12
84

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

Heimanlage Langen-Waldau



Im Selketal

Im Heft 8/84 berichteten wir ausführlich über den Wiederaufbau der Schmalspurbahn Straßberg–Stiege. Inzwischen verkehren neben den im Kursbuch der DR aufgeführten Reisezügen auch drei planmäßige Güterzugpaare zwischen Nordhausen (ab 5.20 Uhr, 8.21 Uhr und 18.40 Uhr) und Silberhütte (ab 10.10 Uhr, 13.30 Uhr und 19.22 Uhr). Diese Leistungen übernehmen ausschließlich Neubaulokomotiven. Zur Zeit werden an dieser Strecke verschiedene Anlagen vervollständigt, wie zum Beispiel der Einbau der für den Betrieb der Rückfallweichen erforderlichen Technik und der Bau verschiedener Anschluß- und Ladegleise. In den nächsten Wochen wird der Rollwagenverkehr von Nordhausen bis Harzgerode erweitert, so daß der Umladebetrieb in Gernrode weiter reduziert und in absehbarer Zeit ganz eingestellt werden kann. Vorbereitet wird außerdem die Verjüngung des Triebfahrzeugparks. Lokomotiven der BR 110 sollen meterspurige Drehgestelle erhalten und auf den Harzbahnen zum Einsatz gelangen.

1 So sah das Streckenende vor dem Wiederaufbau der Strecke Straßberg–Stiege in der Nähe der Flußspatgrube bei Straßberg aus.

2 Güterzüge werden auf der Neubaustrecke ausschließlich durch Loks der BR 99^{72} befördert. Das Heizkraftwerk in Silberhütte bestimmt derzeit maßgeblich das Güterverkehrsaufkommen.

3 Rückfallweichen vereinfachen die Betriebsführung auf den Harzbahnen.

4 Der durchgehende Zug Gernrode–Eisfelder Talmühle steht abfahrbereit in Alexisbad.

5 Auch auf der Neubaustrecke gibt es zahlreiche Motive, die die Freunde der Schmalspurbahn bei einer Reise durch das Selketal beachten sollten.

Fotos: 1 E.-P. Dargel, Berlin; 2 J. Steckel, Berlin; 3 bis 5 S. Frenzel, Harzgerode

1



2



3



4



5



modell eisenbahner

inhalt

12/84

eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
33. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

eisenbahn

nahverkehr

modellbahn

Titelbild
Blick auf die Ausfahrt von Windelberg West mit der Brücke der Schmalspurbahn. Der regelspurige Triebwagen entstand durch Umbau eines vierachsigen Hechtwagens nach einem Vorbild der Waggonfabrik Gotha. Der Schmalspurtriebwagen hat kein direktes Vorbild und wurde aus einem PIKO-Windberg-Wagen gebaut. Zur Verstärkung ist der kombinierte Gepäck-Post-Personenwagen beigestellt worden.
Foto: W. Albrecht, Oschatz

Redaktion
Ing. Wolf-Dietger Machel
(mit der Leitung der Redaktion beauftragt)
Telefon: 2 04 12 76
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
DDR – 1086 Berlin,
Französische Str. 13/14; PSF 1235
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?")
sind nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR – 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.
Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Erscheint im transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR – 7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 14. 11. 1984
Geplante Auslieferung: 18. 12. 1984

Verlagspostamt Berlin

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, 1020 Berlin, Oranienburger Str. 13–14, PSF 201.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.

Helmut Reinert, Generalsekretär
des DMV der DDR, Berlin

Bezirksdelegiertenkonferenzen 1984

Gemäß dem Statut und den Beschlüssen des Präsidiums des DMV fanden im zweiten Halbjahr 1984 in allen Bezirken die Bezirksdelegiertenkonferenzen statt. Diese Höhepunkte in unserem Verbandsleben standen überall im Zeichen des 35jährigen Bestehens der Deutschen Demokratischen Republik. Sie waren Anlaß, Rückschau zu halten auf die erfolgreiche Entwicklung unseres Staates und auf die konsequente Politik unserer Partei und Staatsführung zur Erhaltung des Friedens und zum Wohle der Menschen. Gerade in einer Zeit, da durch die umfangreiche Hochrüstung der USA der Frieden in der Welt besonders bedroht ist, kommt den konsequenten Bemühungen der Sowjetunion und allen sozialistischen Staaten um die Erhaltung des Friedens besondere Bedeutung zu.
Die Rechenschaftsberichte und Diskussionsbeiträge zeigten, welchen Anteil die Mitglieder unseres Verbandes an ihren Arbeitsplätzen und in unseren Arbeitsgemeinschaften an den Erfolgen haben, die die Entwicklung unserer Republik in 35 Jahren prägten. Übereinstimmend wurde eingeschätzt, daß unser Verband in der letzten Legislaturperiode nicht nur quantitativ, sondern auch qualitativ gewachsen ist. Die Vielfalt der Arbeit hat erheblich zugenommen und ließ den Zeitabschnitt von 1982 bis 1984 zu dem erfolgreichsten in der bisherigen Tätigkeit des DMV werden.
Die Bezirksdelegiertenkonferenzen waren von vielfältigen neuen Ideen, Gedanken und Anregungen gekennzeichnet. Die gesamte Arbeit ist zunehmend geprägt von Ideenreichtum, Beharrlichkeit, Zielstrebigkeit und immer stärkerer Verwurzelung im gesamtgesellschaftlichen Leben unserer Republik. Alle Diskussionsbeiträge waren optimistisch und ließen erkennen, daß eine reale Einschätzung der vorhandenen Möglichkeiten und deren volle Ausnutzung auch in Zukunft eine interessante Verbandsarbeit zuläßt.
Das Wachsen unseres Verbandes kommt unter anderem darin zum Ausdruck, daß in den letzten zwei Jahren fast 50 neue Arbeitsgemeinschaften und etwa 550 neue Mitglieder in unseren Reihen aufgenommen wurden. Als herausragende Aktivitäten sind die Durchführung des XXXI. Internationalen Modellbahnwettbewerbes in Niesky und die Zentralen Meisterschaften „Junge Eisenbahner" in Magdeburg zu nennen.
Als bezirkliche Höhepunkte kamen vielfältige Aktivitäten hinzu. So haben zum Beispiel die Freunde des Städtischen Nahverkehrs im Bezirk Berlin mit insgesamt 10 historischen Straßenbahnfahrzeugen und einem Doppeldeckomnibus einen wertvollen Beitrag zur Bewahrung unseres kulturhistorischen Erbes geleistet.
Im Bezirk Cottbus ist ein besonders starker Anstieg von neuen Mitgliedern zu verzeichnen. Charakteristisch für die Verbandsarbeit ist die Gewinnung von 35 Lehrlingen, die einen Beruf im Verkehrswesen ergriffen haben. Die Fahrzeugausstellung im August 1984 in Radebeul Ost anläßlich der Feierlichkeiten des 100jährigen Bestehens der Schmalspurstrecke Radebeul Ost – Radeburg lockte über 50000 Besucher an. Auch die Fertigung von Kleinserienartikeln und Zubehör für unsere Mitglieder und die Aktivitäten zur Erhaltung und Pflege historischer Eisenbahnfahrzeuge sind ein besonderer Aktivposten im Bezirk Dresden.
Im Bezirk Erfurt zählten die Durchführung von Ausstellungen, unter anderem auf dem Bahnhof Erfurt West, und die Sonderfahrten anläßlich zahlreicher Streckenjubiläen zu einem beliebten Anziehungspunkt für Interessenten aus allen Schichten der Bevölkerung.

Gleichen Anklag findet auch der Aufbau des denkmalgeschützten Schmalspurbereichs auf dem Bahnhof Putbus. Der Bezirk Halle konnte mit Stolz berichten, daß in den vergangenen zwei Jahren insgesamt 32 Ausstellungen stattfanden, auf denen über 350000 Besucher gezählt wurden; wobei die jährlichen Leipziger Weihnachtsausstellungen von jeher eine besondere Ausstrahlungskraft auf die Bevölkerung ausüben.
Gut kamen auch die gemeinsam mit Freunden aus der benachbarten ČSSR organisierten Ausstellungen an. Freiwillige Arbeitseinsätze zum Wiederaufbau der Selketalbahn und der Einsatz des Ausstellungszuges unseres Verbandes waren hervorragende Aktivitäten im Bezirk Magdeburg.
Der Bezirk Schwerin, zahlenmäßig zu den kleinsten unseres Verbandes zählend, kann mit Stolz darauf verweisen, daß von den Arbeitsgemeinschaften in den letzten zwei Jahren an Spenden für die um ihre Freiheit und Unabhängigkeit kämpfenden unterdrückten Völker fast 11000 Mark auf das Solikonto überwiesen wurden. Besonderen Anteil daran hat die Arbeitsgemeinschaft Wismar. Charakteristisch für die Tätigkeit im Bezirk Schwerin ist auch die Tatsache, daß etwa 47 % der Mitglieder nicht älter als 25 Jahre sind. Eine besonders feste und freundschaftliche Zusammenarbeit mit der Leitung der Reichsbahndirektion und allen Dienststellen der Deutschen Reichsbahn kennzeichnen die Arbeit im Bezirk Schwerin.

Neben der Einschätzung der bisherigen Arbeit standen aber auch die Neuwahlen der Bezirksvorstände und der Bezirksrevisionskommissionen während der Bezirksdelegiertenkonferenzen auf der Tagesordnung.

Es wurden in die Bezirksvorstände gewählt:

Berlin:
Manfred Möller zum Vorsitzenden
Siegfried Miedecke zum Sekretär

Cottbus:
Horst Kieschke zum Vorsitzenden
Rudolf Starus zum Sekretär

Dresden:
Lothar Krause zum Vorsitzenden
Winfried Liebschner zum Sekretär

Erfurt:
Dr. Georg Thielmann zum Vorsitzenden
Peter Reichardt zum Sekretär

Greifswald:
Wolfhard Noack zum Vorsitzenden
(Sekretär noch nicht benannt)

Halle:
Wolfgang Lindner zum Vorsitzenden
Wolfgang Bahnert zum Sekretär

Magdeburg:
Joachim Heine zum Vorsitzenden
(Sekretär noch nicht benannt)

Schwerin:
Heinz Serfass zum Vorsitzenden
Bernhard Westphal zum Sekretär.

Auf allen Bezirksdelegiertenkonferenzen wurden auch die künftigen Aufgaben, die vor unserem Verband stehen, dargelegt. Ein besonderer Höhepunkt ist im nächsten Jahr das Jubiläum „40 Jahre Eisenbahn in Volkes Hand – 150 Jahre deutsche Eisenbahnen". Die in diesem Zusammenhang stehenden Veranstaltungen werden von unserem Verband in enger Verbindung mit den Dienststellen der Deutschen Reichsbahn vorbereitet und durchgeführt. Vorgesehen sind unter anderem Fahrzeugschauen, Modellbahn-Ausstellungen und umfangreiche Sonderfahrten, die anziehend für Interessenten aus dem In- und Ausland sein werden.
Es gilt jetzt, den Optimismus aus den Bezirksdelegiertenkonferenzen in alle Arbeitsgemeinschaften zu tragen und alle Mitglieder zu mobilisieren, den 40. Jahrestag der Befreiung vom Faschismus würdig vorzubereiten und zur weiteren Stärkung unserer Republik und zur Entwicklung eines kulturpolitisch noch interessanteren Lebens in unserem Verband beizutragen.

Leser meinen ...

Einige Stunden Bw-Atmosphäre
Natürlich ging es den Freunden der AG7/25 Magdeburg bei ihrer Exkursion zum Bahnbetriebswerk Magdeburg, Einsatzstelle Rothensee, nicht nur um das Miterleben der Atmosphäre in einer Dienststelle der Deutschen Reichsbahn. Für einen großen Teil der Teilnehmer öffneten sich erstmalig die Türen eines Bahnbetriebswerkes. Da von der Pressestelle der Reichsbahndirektion Magdeburg eine Genehmigung zum Fotografieren von Fahrzeugen vorlag, wurde die Besichtigung auch zu diesem Zwecke genutzt. Anziehungspunkt war die Schnellzuglok 01 1511, rekonstruiert aus der 01 218 im Raw Meiningen (Henschel 23466/1937), des Bw Magdeburg. Noch 1982 war sie planmäßig zwischen Magdeburg und Halberstadt im Dienst und wurde später in Rothensee als Heizlok verwendet. Die beiden Ersatzheizloks, die 44 1231 (LEW 16318/1949) und die 44 1623 (Chrzanow/Krenau 1111/1943), waren nicht angeheizt und werden nur bei Ausfall der 01 in Betrieb genommen.
So führten uns die Kollegen durch das Bw, erklärten technische Details an den Loks 50 3707, 52 8135 und 52 8181 (vom Bw Brandenburg, die für den weiteren Einsatz vorbereitet wurden) und beantworteten unsere Fragen, die viele Bereiche des Betriebsmaschinendienstes betrafen. Leider waren es nur ein paar Stunden, die wir dort verbringen durften. Jedoch wurde tüchtig fotografiert.
Recht herzlichen Dank noch einmal an die Kollegen des Bw für die sachkundige Führung.
R. Schlüter, Magdeburg

Leser schreiben ...

Noch einmal:
Triebfahrzeuge der MEE
Der Beitrag über die ehemalige Mühlhausen – Ebelebener Eisenbahn (MEE) im Heft 4/84 hat mir gut gefallen. Hier einige Ergänzungen zum Lokbestand dieser Bahn: Die ersten drei MEE-Loks wurden von Vulcan im Februar, Mai und Juni 1896 gebaut und im April, August und November 1897 an die MEE mit den Nr. 1ᵇ bis 3ᵇ geliefert. 1908 kam eine weitere T 3 hinzu (4ᶜ, Vulcan 1894/1405), die von der Hafenbahn Halle übernommen wurde.
Nach Inbetriebnahme der ELNA-Loks 141 und 142 erfolgte die Verschrottung der Loks 1 und 4. Lok 3 kam 1930 zur Zuckerfabrik Ebeleben. Diese Maschine war noch 1960 als WL 1 in der Zuckerfabrik Straußfurt (Unstrut) in Betrieb. Die letzte Lok aus der Anfangszeit (Nr. 2) wurde 1934 an die Firma Schreck in Halle verkauft. Als Ersatz erhielt die MEE 1934 eine pr T 11 von der Nauendorf-Gerlebogker Eisenbahn (Union 929/1898), die 1944 zur Kleinbahn Kiel – Segeberg gelangte und dort am 27. Dezember 1954 verschrottet wurde.
K.-P. Quill, Frankfurt (Main)

Leser antworten ...

Die Werkbahn bei Ludwigsdorf
Die im „me" 9/84 auf S. 2 erwähnte 600-mm-spurige Werkbahn, die man vom Zug aus in der Nähe des Bahnhofs Charlottenhof (Oberlausitz) sehen kann, wird vom Kalkwerk Ludwigsdorf (Oberlausitz) betrieben. Auf ihr wird der abgebaute Kalkstein aus den Gruben bei Kodersdorf und Ludwigsdorf zur Ludwigsdorfer Kalkmühle transportiert. Zweimal am Tage fahren Kalksteinzüge von der Kodersdorfer Grube zur Mühle. Diese Züge bestehen in der Regel aus 10 bis 14 zweiachsigen Muldenkippern und einer rumänischen Diesellok. Von der Kalkmühle wird der dann gesackte Kalk auf vierachsigen Flachwagen zum Bahnhof Charlottenhof (Oberlausitz) gefahren. Dort erfolgt die Umladung in regelspurige Wagen. Die Werkbahnzüge bestehen hier aus fünf Flachwagen, die von einer zweiachsigen Diesellok gezogen werden.
R. Schmidt, Pasewalk

Das Präsidium des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR und die Redaktion „modelleisenbahner" wünschen allen Mitgliedern unseres Verbandes und ihren Angehörigen sowie den Lesern der Zeitschrift ein frohes Weihnachtsfest und ein gesundes und erfolgreiches neues Jahr.

Leser fragen ...

Verbleib ist ungeklärt
Am 31. Mai 1984 jährte sich die Einstellung des elektrischen Betriebes auf der Strecke Schleiz – Saalburg (Saale), KBS-Nr. 475, zum 15. Mal. Die bis dahin eingesetzt gewesenen Fahrzeuge standen noch bis 1972 in Saalburg. In zwei Sonderzügen, gezogen von einer Lok der BR 110, wurden Gütertriebwagen, Personentriebwagen und zwei Beiwagen nach Reichenbach überführt. Und dort verlieren sich leider einige Spuren! So wurde der EB 188 513 zu einem Aufsetzwagen für die Güterbühne der Oberweißbacher Bergbahn umgebaut und befindet sich in Lichtenhain. Die EB 188 511, EB 188 512 und EB 188 514 verblieben im Bw Reichenbach. Die Wagenkästen wurden unterhalb der Fensterkante abgeschnitten und dienen seit 1975 dem Transport bzw. Zwischenlagern von Triebfahrzeug-Bauteilen. Einer dieser Wagen wurde 1982 nochmals umgebaut. Er wird nunmehr als fahrbarer Stand zum Wechseln von Kurbelwellen bei Dieselmotoren vom Typ 5D 49 genutzt. Leider sind die ehemaligen Betriebsnummern nicht mehr erkennbar, so daß eine entsprechende Zuordnung nicht möglich ist.
Einer der beiden Personentriebwagen dient nach entsprechendem Umbau als Heizungsprüfstand für die BR 132. Leider ist bisher nicht bekannt, ob es sich dabei um den ET 188 511 oder den ET 188 512 handelt. Der andere Personentriebwagen soll in das Raw Dessau überführt worden sein, über sein Schicksal ist leider bis jetzt nichts bekannt geworden
Der Gütertriebwagen ET 188 521 wurde 1979 im Raw Dessau äußerlich wieder hergerichtet. Er war auf der Ausstellung „30 Jahre DDR – 50 Jahre Raw Dessau – 100 Jahre elektrische Lokomotive" zu sehen. Er dient gegenwärtig als Lagerraum, sein Standort konnte noch nicht ermittelt werden.
Der Gütertriebwagen ET 188 522 stand mehrere Jahre im Bw Saalfeld. Eine geplante Umrüstung für den Betrieb auf der Oberweißbacher Bergbahn kam nicht zustande. Das Fahrzeug diente dann in Saalfeld als Lagerraum und wurde 1977 zerlegt.
Weitere Angaben über das Schicksal aller ehemaligen elektrischen Trieb- und Beiwagen der Strecke Schleiz – Saalburg (Saale) werden dankbar entgegengenommen.
H.-J. Weise, Ilmenau

Aufruf der Redaktion „me"

Liebe Leser!
Im nächsten Jahr wird das Jubiläum „40 Jahre Eisenbahn in Volkes Hand – 150 Jahre deutsche Eisenbahnen" würdig begangen. Auch wir werden zahlreiche Beiträge über die Entwicklung der Eisenbahn veröffentlichten. Und dabei bitten wir Sie, uns zu unterstützen. Gesucht werden vor allem noch Fotos, Dokumente und interessante Berichte über persönliche Erlebnisse aus den ersten Nachkriegsjahren, bezogen auf die Eisenbahn, aber auch den Städtischen Nahverkehr.
Ihre
Redaktion „modelleisenbahner"

Arnim Schmidt, Teterow

Eisenbahnjubiläum in der Mecklenburgischen Schweiz

Unter den Eisenbahnfreunden weniger bekannt ist die Nebenbahn Teterow–Gnoien. Die 26,5 km lange Strecke wurde im vorigen Monat 100 Jahre alt.

Bahnbau kontra Grund und Boden

Wie auch anderswo, war in und um Teterow sowie Gnoien die Projektierung einer akzeptablen Eisenbahnstrecke eine schwierige Geburt. Lange bevor an eine Bahnverbindung von Teterow nach Gnoien gedacht wurde, war im Jahre 1864 die Strecke Güstrow–Neubrandenburg fertiggestellt und am 15. November 1864 unter der Regie der „Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn" (M. F. F. E) der Betrieb aufgenommen worden. Natürlich gab es zahlreiche Vorschläge über Streckenerweiterungen. Doch die ersten konkreten Vorstellungen zum Bau einer Eisenbahnlinie von Teterow nach Gnoien, mit eventueller Verlängerung nach Sülze, ließen bis 1883 auf sich warten. Gegenstimmen wurden laut. Auf der Landtagsversammlung am 21. November 1883 trat der Bürgermeister Hofrat Mau aus Neukalen offen gegen den Bau dieser Bahnlinie auf und forderte als Gegenprojekt eine Strecke von Gnoien über Neukalen nach Malchin.

Der Bürgermeister von Pentz aus Teterow hatte bessere Argumente, wandte sich in einem ausführlichen Bericht an das Staatsministerium und rückte die Vorteile der Linie Teterow–Gnoien in das rechte Licht. Daraufhin fällte der Landtag im Dezember 1883 seine Entscheidung zugunsten des Bürgermeisters. Positiv wirkte sich zweifellos die tiefgründige Vorbereitung der am 15. August 1883 gegründeten „Teterower-Gnoiener Secundär-Eisenbahngesellschaft" aus, die ein 40 Paragraphen umfassendes Statut, unterzeichnet von dem Bürgermeister von Pentz und anderen am Bahnbau interessierten Persönlichkeiten, vorlegen konnte.

Bei der Vorbereitung des Bahnbaus waren zum Erwerb des erforderlichen Grund und Bodens langwierige Verhandlungen erforderlich. Das meiste Land befand sich im Besitz von Grafen und Großgrundbesitzern, die erst nach Erfüllung mehrerer Forderungen gewillt waren, das benötigte Bauland abzutreten. Am 26. November 1883 schloß die Gnoien-Teterower Eisenbahn-Gesellschaft einen Betriebsvertrag mit dem Bau- und Betriebsunternehmen Lenz aus Stettin ab. Hierin waren Leistungen des Bauunternehmers und des Vorstandes der Eisenbahngesellschaft festgelegt worden. So pachtete Lenz, nachdem er bereits andere mecklenburgische Strecken betrieb, gegen ein jährliches Entgelt von 37 900 Mark auch die Bahn Teterow–Gnoien.

Als am 5. November 1884 der Betrieb aufgenommen wurde, gab es neben den Bahnhöfen Gnoien und Teterow die Haltestellen Dölitz, Klein Lunow, Poggelow, Schrödershof, Groß Wüstenfelde und Thürkow sowie die Ladestelle Schwetzin. Als Betriebsmittel standen drei Tenderlokomotiven, drei Personenwagen mit 32 Plätzen (2. Klasse) und 110 Plätzen 3. Klasse, ein Gepäck- und Postwagen, acht bedeckte und zehn offene Güterwagen zur Verfügung. Für Reparaturen geringeren Umfangs wurde auf dem Bahnhof Teterow eine kleine Schmiede eingerichtet. Größere Reparaturen übernahm die „Mecklenburgische Maschinen- und Wagenbau-Aktiengesellschaft" in Güstrow.

Die Bahn wurde verstaatlicht

„Das gesamte Unternehmen der Gnoien-Teterower Eisenbahn-Gesellschaft ist durch die von der Generalversammlung laut Protokoll vom 10. September 1889 genehmigten, landesherrlich unter dem 27. Dezember 1889 bestätigten Verträge vom 18./23. Oktober 1889 an die Großherzogliche Regierung verkauft worden." *(Entnommen aus dem „Jahres-Bericht über die Verwaltung der Gnoien-Teterow Eisenbahn für das Jahr 1889")*

Damit wurde die „Actiengesellschaft" aufgelöst und die Großherzogliche General-Direction der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn in Schwerin mit der Betriebsführung beauftragt. Gleichzeitig wurde der mit Lenz geschlossene Vertrag aufgehoben.

Dies sollte jedoch nicht der letzte Rechtsträgerwechsel bleiben, denn am 1. April 1920 ging die Eisenbahnstrecke Teterow–Gnoien mit allen übrigen Strecken der ehemaligen M. F. F. E. in den Besitz des Deutschen Reiches über. In den Jahren 1936 bis 1938 wurden sämtliche Bahnanlagen, die einschössi-

1


2


1 Bahnhof Teterow, Empfangsgebäude von der Gleisseite aus betrachtet, um die Jahrhundertwende. Rechts davon befand sich der Bahnsteig, an dem die Züge nach Gnoien abfuhren.

2 Am 3. März 1907 kam es zu diesem Unfall in Gnoien, da der Lokführer den Güterzug nicht rechtzeitig zum Halten brachte.

Fotos: Sammlung Verfasser

Lok-einsätze

Bw Wittenberge, Est Parchim
Eingesetzt sind die 50 3624, 50 3642 und die 50 3680.
KBS 773: Ludwigslust ab 5.01 Uhr (N 64839), Parchim an 6.17 Uhr; Parchim ab 7.36 Uhr (Gag 58837), Ludwigslust an 8.08 Uhr;
KBS 775: Schwerin ab 8.17 Uhr (Dg 54861), Hagenow Land an 8.51 Uhr; Hagenow Land ab 12.16 Uhr (Dg 54 866), Schwerin an 14.26 Uhr;
KBS 777: Parchim ab 5.37 Uhr (P 15334); Schwerin ab 17.16 Uhr (P 15343).
Di. (Mitte September 1984)

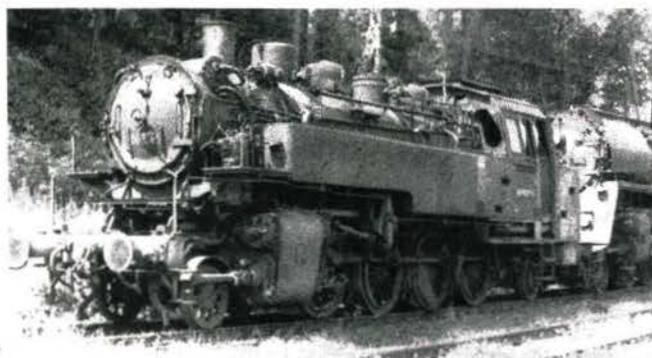
Bw Glauchau
Lokbestand:
50 2146, 50 3523 (abgestellt in Oelsnitz), 50 3576, 50 3658 (Heizlok, Radschaden), 50 3672 Raw (Federbruch), und 50 3654. Die 50 3654 war eine Leihlok des Bw Karl-Marx-Stadt und ist nicht mehr im Einsatz. Durch den Ausfall der zwei Stammloks (50 3658 und 50 3672) ist ggf. auch die Lok 58 3047 in Betrieb.
Umläufe:
Dampflokeinsatz erfolgt auf der Strecke Glauchau – St. Egidien und Lichtenstein – Oelsnitz (E.) – Lugau. Da der Personenverkehr auf der Strecke Oelsnitz – Wüstenbrand eingestellt ist, wurde der 1. Tag des Glauchauer Umlaufes geändert: Gla ab 8.22 Uhr (75369), Egi an 8.39 Uhr; Egi ab 10.00 Uhr (65319), Oel an 10.54 Uhr (Halt in Lichtenstein); Oel ab 11.22 Uhr (70945), Lug an 11.38 Uhr; Lug ab 12.03 Uhr (70946), Oel an 12.19 Uhr; Oel ab 13.26 Uhr (65320), Egi an 13.49 Uhr (Halt in Lichtenstein); Egi ab 14.38 Uhr (65323), Oel an 15.44 Uhr (Halt in Lichtenstein); Lug ab 18.30 Uhr (70948), Oel an 18.40 Uhr; Oel ab 19.36 Uhr (51332), Gla an 19.50 Uhr.
Legende:
Egi – St. Egidien, Lug – Lugau, Oel – Oelsnitz (E.)
Ha. (Mitte Oktober 1984)

Bw Eberswalde (Ebw)
Lokbestand:
52 8031, 52 8112, 52 8132, 52 8133, 52 8155 und als Heizlok 50 3648.
Umläufe:
Ebw ab 8.33 Uhr (51533), Berlin-Pankow an 10.31 Uhr; Ebw ab 18.44 Uhr nach Frankfurt (Oder). Weiterhin wird der Zug 56577 (Kieszug), Ebw ab 11.19 Uhr, Berlin-Leninallee an 12.13 Uhr mit einer Lok der BR 52 gefahren.
Re. (Mitte Oktober 1984)

Bw Stendal, Est Rathenow
Am 2. Oktober 1984 wurde die Lok 50 3702 wegen eines Schadens abgestellt. Als Ersatz wurde der Est die 52 8076 vom Bw Haldensleben zugewiesen. Die anderen beiden Rathenower 50er sind abgezogen worden, so daß z. Z. nur die 52 8076 zur Verfügung steht.
Spe. (Ende Oktober 1984)

BKK Braunsbedra (KBS 606)
Die BR 44.9 ist zwischen Braunsbedra und Lössen zwischen 7.00 Uhr und 10.00 Uhr, von Lössen nach Braunsbedra von 9.00 Uhr bis 11.00 Uhr in Betrieb. Sie wurde ebenfalls von 12.00 Uhr bis 16.00 Uhr auf der gleichen beobachtet.
Di. (Ende Oktober 1984)

Raw „Helmut Scholz" Meiningen
Folgende historische Triebfahrzeuge wurden seit Januar 1984 aufgearbeitet:
03 001 und 38 205 (Januar 1984), 38 1182 (Mai 1984), 86 1001 (Juni 1984).
Seit Februar befindet sich auch die bei einem Unfall beschädigte 75 515 im Raw. Ihre Aufarbeitung wurde aber noch nicht in Angriff genommen.
Revisionen erhielten außerdem:
BR 41
41 1180 Dezember 1983 (Bw Saalfeld), 41 1137 Januar 1984 (Bw Magdeburg), 41 1182 Januar 1984 (Bw Saalfeld), 41 1231 Januar 1984 (Bw Oebisfelde), 41 1159 Januar 1984 (Bw Güsten), 41 1025 März 1984 (Bw Güsten), 41 1289 März 1984 (Bw Oebisfelde), 41 1273 April 1984 (Bw Saalfeld), 41 1150 Mai 1984 (Bw Saalfeld), 41 1103 Mai 1984 (Bw Güsten) und 41 1132 Juni 1984 (Bw Güsten).
BR 50/BR 52 (alt)
52 3548 Februar 1984 (Bw Cottbus) und 52 1630 sowie 52 5137 Mai 1984 (beide Loks Bw Zittau). Ebenfalls einen Raw-Aufenthalt hatten 50 3145 des Bw Reichenbach und 50 2740 des Bw Karl-Marx-Stadt im November 1983
BR 44
44 2398 Februar bis April 1984 (Bw Leipzig-Engelsdorf), 44 2195 März 1984, 44 2989 April 1984, 44 2504 Mai 1984 (Bw Halberstadt), 44 1623 Juni 1984 (Bw Magdeburg), 44 1101 Juni 1984 (Bw Berlin-Schöneweide).
Im Mai 1984 befand sich auch 65 1008 des Bw Zittau im Raw, die nur noch als betriebsfähige Heizlok eingesetzt werden kann. Im Raw befindet sich z. Z. 03 2117 (zuletzt Bw Magdeburg), die zu einer Heizlok umgebaut werden soll. Im gleichen Monat war auch 01 1514 (zuletzt Bw Saalfeld) im Raw. Sie wurde inzwischen mit den Loks 02 0314 und 95 0020 an eine ausländische Museumsbahn verkauft. In der letzten Zeit wurden u. a. zerlegt:
52 7749, zuletzt Bw Altenburg, (Januar 1984); 52 8094 (Januar 1984); 03 2157 (Januar 1984); 03 2177 (Januar 1984); 01 0521, zuletzt Bw Saalfeld, (Dezember 1983); 01 0522, zuletzt Bw Saalfeld, (Dezember 1983); 50 0066 (Dezember 1983).
Derzeit wird die 52 1412 des Bw Senftenberg zerlegt. In Ritschenhausen (Strecke Meiningen – Rentwertshausen) sind noch die Loks 95 0009, 95 0015, 95 0032 und 95 0040 abgestellt. In Wasungen steht die 86 1737 (ex Bw Glauchau).
Sch. (Ende Oktober 1984)



Bereits seit über einem Jahr steht die 86 1737 (ex Bw Glauchau) im Bahnhof Wasungen.
Foto: B. Quasthoff, Thale (Harz)

---

gen Backsteinbauten, in denen sich Dienstraum, Warteraum und Dienstwohnung befanden, die kleinen Güterschuppen und das große Empfangsgebäude auf dem Bahnhof Gnoien vollkommen umgebaut und modernisiert.

Nach dem zweiten Weltkrieg
Nachdem die durch den zweiten Weltkrieg verursachten Zerstörungen beseitigt worden waren, konnte bereits im Juni 1945 der Personenverkehr und ab 7. September 1945 der Güterverkehr wieder aufgenommen werden.
In den 60er Jahren wurden zunehmend Kohle von Teterow bzw. Demmin sowie landwirtschaftliche Erzeugnisse mit Lkw transportiert. Es wurde damals erwogen, die Strecke stillzulegen und sämtliche Transporte dem Kraftverkehr zu übergeben.
Genaue Untersuchungen ergaben aber, daß der Transport hier auf der Schiene wirtschaftlicher ist. In den 70er Jahren wurde die Strecke völlig erneuert. Werktags kam ein zusätzliches Zugpaar für den Arbeiterberufsverkehr hinzu, so daß seitdem nicht wie bisher drei, sondern vier Zugpaare verkehrten. Die Güterbeförderung nahm durch den Ausbau des Rübenverkehrs zu.
Seit dem 3. Juni 1973 verkehren auf diesem Streckenabschnitt Lokomotiven der Baureihe 110. Sie verdrängten die in den letzten Jahren eingesetzten Loks der BR 64, 93, 94, 57 und 50.
Die 100jährige Geschichte spiegelt sich natürlich auch in den typisch mecklenburgischen Backsteinbauten wider, die in ihrem interessanten Stil so manchen anregen sollten, diese Nebenbahn einmal zu besuchen.

Erich Preuß (DMV), Berlin

War der Lokomotivführer unschuldig?

Einige Bemerkungen zum Unfall in Genthin am 22. Dezember 1939

Daß in den Heften 1 bis 4/82 des „modelleisenbahner" der fesselnde Bericht über den größten Eisenbahnunfall von dem je eine deutsche Bahnverwaltung betroffen war, veröffentlicht wurde, ist zweifellos ein Verdienst. Erfuhren doch die meisten Leser erstmals von diesem Unfall. Wie mir bekannt ist, war über den Genthiner Unfall noch nie so ausführlich geschrieben worden. Allerdings meldeten sich Zweifel an, insbesondere zu der kühnen These, der Lokomotivführer habe wegen einer wetterbedingten Kohlenmonoxidvergiftung acht Signale nicht beachtet. Folglich sei das Urteil ungerecht, es hätte mit einem Freispruch enden müssen, da dem Lokomotivführer keine Schuld nachzuweisen sei.

Einige Fakten kommen hinzu

Bevor ich darauf eingehe, soll einiges richtiggestellt werden, was dem Autor beim Studieren der Akte (Staatsarchiv Magdeburg Rep. C 29, Anhang I, Pa. 44, Nummer 219[1]) möglicherweise entgangen ist:

– An der Unfallstelle fanden nicht 187 Menschen den Tod, sondern 175, die restlichen Todesopfer erlagen im Krankenhaus ihren Verletzungen.

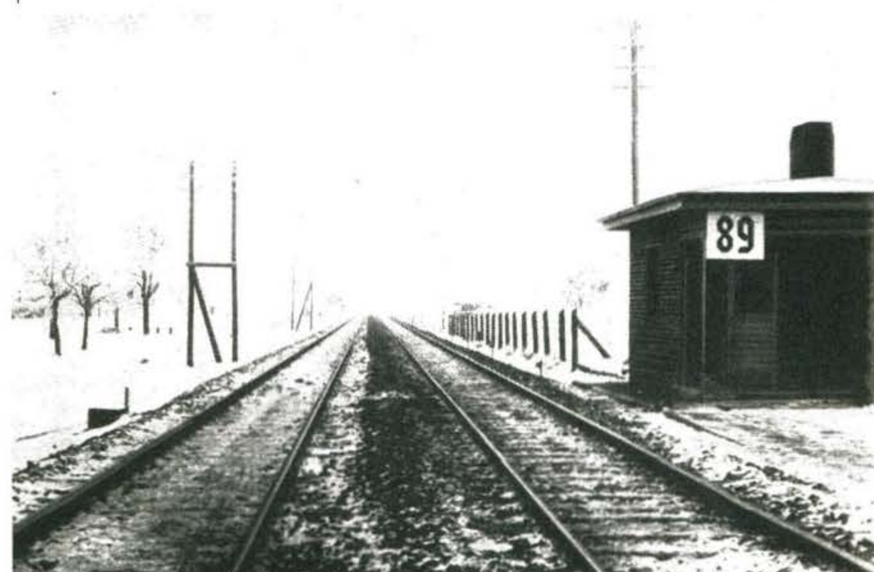
– Der Heizer hatte nicht ausgesagt: „... daß der aus dem Schornstein ... ausströmende Dampf am Kessel entlang auf unsere Fenster zustrich. Das ist sonst nicht der Fall ..." Vielmehr: „Das ist sonst selten der Fall."

– Die Indusi, die elektro-induktive Zugbeeinflussung, hatte, seitdem der Lokomotivführer die Lok 01 158 übernommen hatte, noch nie richtig funktioniert!

– Neben der Aussage des Fahrdienstleiters von Kade, D 180 habe Einfahrt gehabt, das Ausfahrvorsignal habe sich in Warnstellung befunden, muß man die Aussage des Lokomotivführers Wedekind berücksichtigen (Blatt 69 der angeführten Akte): „Als wir uns noch in ziemlicher Entfernung von Kade befanden, sah ich, daß sämtliche vier Signale in Kade auf Halt standen. Ich habe daraufhin den Regler etwas gedrosselt und dadurch meine Geschwindigkeit etwas herabgesetzt. Gebremst habe ich nicht. Noch ehe ich an das Einfahrvorsignal kam, ging dieses sowie das Einfahrhauptsignal auf freie Fahrt ..." Da nach der Aussage des Wedekind „gleichzeitig die Ausfahrsignale auf freie Fahrt gingen" (er meinte sicher Ausfahr- und Ausfahrvorsignale – *d. Verf.*), ist nicht erkennbar, worin das behauptete erste Fehlverhalten des Lokomotivführers liegen soll.

– Die Hauptverhandlung am 6. Juni 1940 fand nicht in Magdeburg, sondern in Genthin statt.

– D 10 war kein Wehrmachtszug, sondern ein regulärer Schnellzug.



1

Der Wärter korrigierte seine Aussage

Kommen wir zur möglichen Ursache und Schuldfrage. Die Untersuchung der RBD Berlin, zu dessen Bezirk der Bahnhof Genthin damals gehörte, konzentrierte sich zunächst auf den Wärter Friedrich Seeger vom Stellwerk „GO", konnte man sich doch nicht erklären, weshalb die beiden Schnellzüge im Bahnhof zusammengestoßen waren.

Daß der Wärter offenbar in Angst, für diesen schrecklichen Unfall verantwortlich zu sein, am 22. Dezember seine Handlung unrichtig darstellte und erst am 26. Dezember vor der Kriminalpolizei die Wahrheit sagte, daß er doch statt des D 180 den D 10 angehalten hat, ist der Veröffentlichung im „modelleisenbahner" leider nicht zu entnehmen. Durch diese jetzt zutreffende Aussage konzentrierte sich die Untersuchung auf die Vorbeifahrt des D 180 an der Blockstelle Belicke.

Hatte der Lokführer wirklich Schuld?

Der fast 42jährige Lokomotivführer Rudolf Wedekind sagte aus: „Hinter Kade blieb die Sicht weiterhin mittelmäßig, das heißt, mal war Nebel da, mal war keiner da. Sobald ich die Linkskurve hinter Kade passiert hatte, sah ich sowohl das Vor- und Hauptsignal bei der Blockstelle Belicke auf freie Fahrt, das heißt grün ..."

Nun hielten der Sachverständige, Oberbaurat Hammer von der DR, und die Kriminalpolizei vor, daß er sich irrt. Denn Schrankenwärter Adermann vom Schrankenposten 89, der sich etwa 800 m vor Stellwerk „GO" befand, hatte ausgesagt, daß der Abstand zwischen D 10 und D 180 zwischen 200 und 300 m (!) lag, so daß bei genauer Rechnung das Blocksignal in Belicke Halt gezeigt haben mußte, da sich D 10 noch im Blockabschnitt Belicke–Genthin befand und das Anfangsfeld in Belicke nicht entblockt sein konnte. Spätestens jetzt mußte Wedekind erkennen, daß er einen Fehler begangen hatte. Er tat nun das, was wohl die meisten tun, wenn sie in solcher Situation in die Enge getrieben sind und die persönlichen Folgen kalkulieren: Sie beharren auf dem bereits Gesagten. Wedekind will die Signale von Belicke stets im Auge behalten und stets in der grünen Freistellung gesehen haben.

Weiter sagte er: „Ich stehe auf dem Standpunkt, daß solange Signale durch Menschenhände bedient werden, diesen Menschen auch Irrtümer in der Bedienung dieser Signale unterlaufen können."

Als Wedekind am 12. Januar 1940 vernommen wurde, blieb er dabei, in Belicke freie Fahrt gehabt zu haben. Am folgenden Tage räumte er dann doch

ein: „Die Signale hatten zuerst Halt, dann freie Fahrt angezeigt."
Wedekind blieb bei dieser Version, der Sachverständige allerdings wies nach, daß die Sicherungsanlagen einwandfrei funktionierten (also Streckenblock, Streckentastensperre usw.) und kein Bedienungsfehler vorlag. Es war also unmöglich, daß in Belicke das Blocksignal und dessen Vorsignal während der Annäherung des D 180 „Fahrt frei" gezeigt haben konnten. An diesem Sachverhalt und dem Verhalten des Wedekind ist nichts mysteriös. Die Fachleute kennen unzählige Fälle der unzulässigen Vorbeifahrt an haltzeigenden Signalen, bei denen der Lokomotivführer fest behauptet, das Signal habe „Fahrt frei" gezeigt. Das ist nicht zu entschuldigen, aber zu erklären. Für einen Moment ist der Lokomotivführer aus irgendeinem Grunde unaufmerksam. Er beachtet nicht das Vorsignal, das ja den Schlüssel für die folgende Situation darstellt. Das zugehörige Hauptsignal entzieht sich wieder der Beachtung, zumal sich dessen Nachtzeichen meist nicht in Augenhöhe des Lokomotivführers befindet und dessen Erkennen besonders hohe Aufmerksamkeit erfordert.
Im Interesse dieser Aufmerksamkeit verlangte der Paragraph 51 der Fahrdienstvorschriften vom 1. September 1933: „Wenn sich der Zug einem Bahnhof nähert, müssen alle anderen Arbeiten hinter der Signalbeobachtung zurückstehen." Gleiches hätte auch für die Annäherung an eine Block- oder Abzweigstelle zu gelten. Die RBD Hannover ordnete am 24. Oktober 1933 zusätzlich den Signalzuruf an. Diese Weisung wurde, das geht aus den Vernehmungsprotokollen hervor, nicht strikt eingehalten. So kam es zu diesem auch vom Heizer nicht unbemerkt gebliebenen Fehler. Wie sind die weiteren Fehlhandlungen zu bewerten?
D 180 näherte sich dem Einfahrvorsignal von Genthin. Es zeigte grünes Licht, da das Einfahrsignal noch für D 10 auf Fahrt stand. Die Haltesignale des Wärters vom Schrankenposten 89 bemerkte Wedekind nicht, „... daß ich durch den Dampf der Maschine den Budenwärter mit seiner roten Lampe gar nicht gesehen habe und ihn auch nicht sehen konnte."

2



1 Vom Wärter dieses Schrankenpostens erhielt der Lokführer des D 180 Haltsignale, die jedoch unbemerkt blieben

2 Blockstelle Belicke. Das Blocksignal (im Hintergrund links) zeigte „Halt". Doch auch hier fuhr der D 180 vorbei ...

Fotos: Sammlung Staatsarchiv Magdeburg

Rechnung des Lokführers ging nicht auf

Dem ließ sich nichts entgegenhalten. Die Praxis lehrte, daß solche Signale vom Planum her übersehen werden, auch wenn der Lokomotivführer nicht mit ihnen rechnet. Vielmehr richtet er den Blick nach vorn, noch dazu auf ein „Fahrt frei" zeigendes Signal. Das Ausfahrvorsignal zeigte die Warnstellung, das Einfahrsignal „Fahrt Frei". Beim Fahrstil des Wedekind, den er bereits von Wusterwitz an demonstrierte, verwundert es nicht, daß er auch hier nicht die Geschwindigkeit ermäßigte. Sicherlich rechnete er damit, daß das Ausfahrsignal die Fahrtstellung zeigt zu einem Zeitpunkt, bevor bei verbliebener Haltstellung gebremst werden müßte. Die Sachverständigen rechneten ihm vor, hätte er vom Standort des Vorsignals an gebremst, betrüge bei 95 km/h der Bremsweg 500 m. Der Zugschluß des D 10 stand vom Ausfahrvorsignal in 643 m Entfernung. Bei vorsichtiger Fahrweise wäre der Unfall nicht zustande gekommen. Entscheidend war, daß Wedekind das haltzeigende Blocksignal A in Belicke mißachtete. Daß seine Aufmerksamkeit durch das aus dem Schornstein entströmende Kohlenmonoxid beeinträchtigt gewesen sein soll, ist eine kühne Spekulation. Von Tunnelfahrten sind Erscheinungen der Übelkeit und Vergiftung bekannt, aber dann, wenn der Zug langsam fuhr und der Rauch dadurch für längere Zeit in den Führerstand drang, wenn der dampflokgeführte Zug im Tunnel stehen blieb, die Lüftung schlecht oder die Lüftungsvorrichtungen einseitig in Fahrtrichtung wirkten. Hier aber? D 180 fuhr in freier Landschaft. Auf dem Führerstand war Zugluft, der Heizer war bis zu den links an der Strecke gelegenen Siedlungshäusern von Genthin tätig, ohne irgendwelche Beschwerden zu spüren. Selbst der Lokomotivführer klagte über nichts. Übersah der Autor, daß Wedekind nicht zum ersten Mal risikofreudig fuhr?
War er doch bereits 1917, 1922 und 1931 an haltzeigenden Hauptsignalen vorbeigefahren (Blatt 134 der Akte), war es durch unvorsichtiges Fahren zu Auffahrunfällen beim Rangieren gekommen. Und bei eben diesem Zug, dem D 180, mußte er am 22. Juni 1925 unmittelbar hinter dem Ausfahrsignal von Groß Quenstedt anhalten, weil er sich nicht im klaren war, ob das Signal „Fahrt frei" gezeigt hatte. Das Gericht durfte davon ausgehen, daß die Unaufmerksamkeit in Belicke und Mißachtung des Blocksignals sein Verschulden war.

Urteil war gerechtfertigt

Aufgrund dieser außergewöhnlichen groben Fahrlässigkeit konnte die Strafe nicht gering, sondern sie mußte empfindlich sein. Mit drei Jahren Freiheitsentzug blieb das Gericht unter der Höchststrafe von fünf Jahren, weil Wedekind bisher nicht vorbestraft war.

Vorschau

Im Heft 1/85 bringen wir u. a.
100 Jahre Oschatz–Mügeln;
Nahverkehr in Neuchâtel;
Erinnerungen ans „Truseböhle";
99 4645 als $H0_e$-Modell;
Güterwagenserie;
$H0_e$-Kofferanlage.

Uwe Janek (DMV), Mücheln

Die 03 1010 – ein Eisenbahnmuseumsfahrzeug

Über viele Jahrzehnte gehörte die BR 03^{10} zum gewohnten Bild im schweren Schnellzugdienst. Der verstärkte Traktionswechsel verdrängte sie bis zum ersten Fahrplanwechsel 1980 völlig aus diesem Aufgabengebiet. Um so mehr ist es erfreulich, daß sich DR und Verkehrsmuseum im Rahmen ihres weitgefaßten und großzügigen Triebfahrzeugerhaltungsprogrammes entschlossen haben, eine Lok der BR 03^{10} betriebsfähig aufzubewahren.



Alle Maschinen hatten ursprünglich Stromlinienverkleidung. Von den Loks der beiden deutschen Bahnverwaltungen wurde diese Ausrüstung nach dem zweiten Weltkrieg entfernt.
Foto: Sammlung M. Weisbrod, Leipzig

Insgesamt wurden 60 Maschinen der BR 03^{10} von Krupp, Borsig und Krauss-Maffei in der stromlinienförmigen, vollverkleideten Ausführung an die DR geliefert. Der zweite Weltkrieg verhinderte einen Weiterbau. Nach 1945 verblieben 26 Loks bei der DB, 19 bei der DR und 9 bei den PKP. Die DB musterte die letzten dieser Maschinen 1966 aus. 16 der DR-Loks wurden noch rekonstruiert und vornehmlich im Bw Stralsund stationiert. Während bei der DR und der DB nach 1945 die Stromlinienverkleidungen abgebaut wurden, blieben bei den PKP noch einige Exemplare weitgehend im Ursprungszustand erhalten. So auch die ehemalige 03 1005, die bis 1972 noch Schnellzugleistungen zwischen Bydgoszcz und Kutno übernahm und heute zum Bestand des Warschauer Eisenbahnmuseums gehört.

Daß die 03 1010 in der DDR der Nachwelt erhalten bleibt, ist von besonderer Bedeutung, weil ihr Lebenslauf im Gegensatz zu den anderen Maschinen der BR 03^{10} erheblich abweicht.

Die Lok 03 1010 wurde 1939 von Borsig in Hennigsdorf (b. Berlin) gebaut. Mit der Fabrik-Nummer 14921 erfolgte noch im gleichen Jahr die Abnahme durch die DR. Anschließend erhielt sie das Bw Berlin-Grunewald. Weitere Angaben über die Stationierung danach sind nicht bekannt, weil das erste Betriebsbuch in den Wirren des zweiten Weltkrieges abhanden gekommen ist. Erst ab 1947 tat die Lok wieder Dienst und war vom 7. Mai 1947 bis zum 28. Dezember 1952 im Bw Leipzig West beheimatet. Es folgte eine gründliche Aufarbeitung im VEB Lokomotivbau „Karl Marx" Babelsberg, die sich bis zum 25. August 1953 erstreckte. Da die Unterhaltung der verkleideten Maschine sehr aufwendig war, wurde der Stromlinienaufbau entfernt.

Nach ihrer Fertigstellung kam die Lok zum Bw Halle P und war dort 21 Jahre beheimatet. Vom 18. November 1958 bis zum 10. Februar 1959 wurde die 03 1010 im Raw Meiningen rekonstruiert, erhielt jedoch keinen Mischvorwärmer. Mit einer Riggenbach-Gegendruckbremse ausgerüstet, diente sie anschließend zusammen mit der 03 1074 als Brems- und Versuchslokomotive bei der damaligen Versuchs- und Entwicklungsstelle der DR (VES-M) Halle (Saale). Hinzu kamen gelegentliche Reisezugleistungen zwischen Eisenach und Berlin. Zwischenzeitlich als einzige Lok dieser BR mit einem brennstoffsparenden Gieslejektor ausgerüstet, wurde sie im August 1967 auf Ölhauptfeuerung umgebaut. Bis zum 31. Oktober 1974 gehörte die Lok zum Bw Halle P, wobei die technische Unterhaltung seit dem 5. Juli 1967 dem Bw Halle G oblag. Durch den Umbau der 218 019 und 218 031 sowie die inzwischen vorhandenen 130 101 und 130 102 standen der VES-M Halle genügend Lokomotiven für Versuchszwecke zur Verfügung. Die 03 1010 gelangte zum Bw Stralsund.

Nicht mehr benötigte Einrichtungen aus ihrer Bremslokzeit waren bis dahin allerdings schon entfernt worden. Am 13. Juni 1975 wurde die Riggenbach-Gegendruckbremse und am 30. April 1976 der schadhafte Gieslejektor ausgebaut. Stets gut gepflegt war sie in den letzten Jahren im Bw Stralsund das „Paradepferd", und beförderte am 31. Mai 1980 letztmalig als Planleistung die Schnellzüge 813 und 914. Obwohl bereits feststand, daß diese Lok erhalten bleibt, wurde sie bis zum Dezember 1981 im Bw Stralsund abgestellt. Dadurch entspricht die 03 1010 jetzt äußerlich dem Zustand, wie er bereits 1959 nach der Rekonstruktion vorhanden war. Am 9. Januar 1982 kehrte sie in ihre alte Heimat, dem Bw Halle P, zurück und steht seitdem für Sonderzugleistungen bereit.

Unterhaltungsausbesserungswerke der 03 1010 nach 1945 waren das Raw Meiningen und das Raw Karl-Marx-Stadt. Lediglich eine Kesseluntersuchung wurde im Raw Halle ausgeführt. Gekuppelt ist die 03 1010 immer noch mit dem 1939 für sie angelieferten Tender.

Große Aufwendungen waren bisher erforderlich, um die 03 1010 als betriebsfähige Traditionslokomotive zu erhalten. Gewichtige Anstrengungen unternahmen die Beschäftigten des Raw Meiningen, um diese Maschine aufzuarbeiten. Ebensolche sind heute von den Kollegen des Bw Halle P notwendig, damit die Lok technisch und optisch im Bestzustand erhalten bleibt, zumal dies neben den Planaufgaben realisiert werden muß.

Mit der 03 1010 steht auch für die nächsten Jahre eine große und leistungsfähige Schnellzuglokomotive zur Verfügung. Sie wird mit ihrem Dampf bei so mancher Sonderfahrt die Erinnerung an vergangene Zeiten, und besonders an die Zeit der BR 03^{10}, wachhalten.

Kesselverzeichnis der 03 1010

Hersteller	Fabrik-Nr.	Baujahr	Ausgebaut aus
Friedrich Krupp	2 116	1941	03 1019
Raw Halberstadt	22	1958	Rekokessel
Raw Halberstadt	43	1959	03 1080
Raw Meiningen	1 329	1967	Nachbaurekokessel

Quellenangaben

(1) Verschiedene Ausgaben der Verkehrsgeschichtlichen Blätter, herausgegeben von der AG 1/11 des DMV der DDR, Berlin
(2) Lokmagazin 105, Franckh'sche Verlagshandlung Stuttgard
(3) Aufzeichnungen von U. Janek und H. Böhmer
(4) Weisbrod, Müller, Petznick: Dampflok-Archiv 1, transpress VEB Verlag f. Verkehrswesen, Berlin, 1982, 3. Auflage
(5) –: Betriebsbuch der Lokomotiven 03 1010, angelegt 1947

modell eisenbahner poster

03 1010
in Halle
Foto: G. Schütze

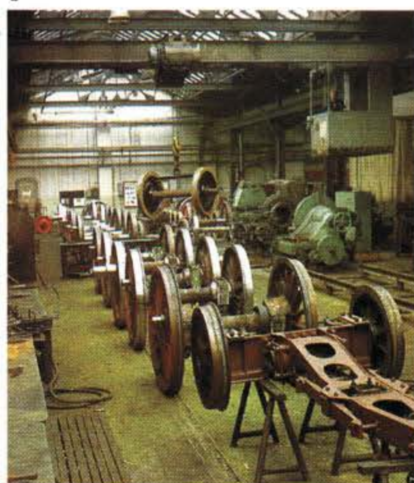


mosaik

1



2



3



4



5



Werner Drescher (DMV), Jena

Im Raw „Helmut Scholz" Meiningen umgesehen

Im Raw „Helmut Scholz" Meiningen werden bekanntlich alle noch für den Betrieb erforderlichen regelspurigen Dampflokomotiven der DR bis zu ihrer endgültigen Ausmusterung unterhalten. Entsprechend dem Instandhaltungssystem werden die Loks von den Heimat-Bw planmäßig in das Raw überführt. Hier erfolgt zunächst das Reinigen der Maschinen mit Heißwasser. Daran schließt sich die Zerlegung der Lokomotive in Baugruppen an, die dann in die Teilwerkstätten überführt und dort aufgearbeitet werden. Dazu gibt es etwa 40 Meistereien, z. B. Kesselschmiede, Achsen, Armaturen, Kuppel- und Treibstangen, Führerhaus bis zur Tischlerei und Sattlerei. In der Kesselschmiede werden u. a. folgende Arbeiten ausgeführt: Rohre brennen, Sandstrahlen, Kessel auswaschen, Untersuchungen der Rohre und der Kesselabzehrung; aber auch das Aufarbeiten des Kessels, die Wasserdruckprobe, das Bekleiden und Einsetzen in den Rahmen. Die Bauteile bzw. Baugruppen werden bis auf wenige Ausnahmen, wie Pumpen und Lichtmaschinen, im Werk aufgearbeitet. Montiert, d. h. komplettiert wird die Lokomotive dann wieder in der Richthalle, wobei es auch eine ständige Bauüberwachung gibt.

Die Probefahrt dient dann zur Überprüfung der Lokomotive unter Betriebsbedingungen auf Betriebssicherheit und -tüchtigkeit. Beurteilungskriterien sind vor allem die Laufgüte, die Funktion der Aggregate und das Zusammenwirken aller Baugruppen. Besonderes Augenmerk erfahren die Teile, die während der Aufarbeitung nicht oder nur ungenügend überprüft werden können. Für letztgenannte Aufgaben ist die Abnahmeinspektion Triebfahrzeuge (AIT) im Raw „Helmut Scholz" Meiningen verantwortlich, wobei für die Qualitätssicherung sowohl der Bereich TKO als auch AIT gemeinsam zuständig sind. Erfolgte eine Zwischenausbesserung (L 2) oder eine Zwischen- (L 3) oder Hauptuntersuchung (L 4) bzw. eine Bedarfausbesserung (L 0) mit Steuerungsaufarbeitung, muß indiziert werden. Dazu muß ein Indikator an die Lokomotive montiert werden. Während der Probefahrt wird ein Schaubild aufgezeichnet, das die Dampfverhältnisse im Zylinder sowie deren Ein- und Auslaßorgane erkennen läßt.

Im Ergebnis dieser Fahrten, sie finden meist am frühen Vormittag zwischen Meiningen und Bad Salzungen bzw. Eisfeld oder nach Oberhof und Arnstadt statt, werden noch anfallende Arbeiten ausgeführt. Wenn erforderlich, gibt es eine weitere Probefahrt. Sind Endabnahme und die Probefahrt der Lokomotive erfolgreich abgeschlossen, wird das Heimat-Bw benachrichtigt. Nach dem Eintreffen des Lokpersonals aus dem betreffenden Heimat-Bw erfolgt die Übergabe der Lokomotive. Als Vorspann von Regelzügen, oder gekuppelt mit anderen Lokomotiven, geht es dann wieder zurück in den Plandienst.

Die Reparatur von Dampflokomotiven ist für das Raw „Helmut Scholz" Meiningen mit seinen rund 2 000 Beschäftigten nicht die einzige Aufgabe. Daneben werden die Ucv-Wagen der DR unterhalten und repariert. Hinzu kommen Schneepflüge, Wasserwagen, Heizkessel, Dampfspender und Dampfspeicherloks. Seit einigen Monaten werden in Meiningen Dampfspeicherloks für Industriebetriebe gebaut (siehe auch „me" 5/84). Daß die Beschäftigten des Raw Meiningen Vieles und Vorbildliches leisten, zeigen auch die historischen Triebfahrzeuge der DR und des Verkehrsmuseums Dresden, die hier instandgesetzt werden.

6



7



1 89 6009! Vorhanden sind nur noch Kessel und Rahmen, die anderen Teile befinden sich bereits zur Aufarbeitung.

2 Aufsatteln der Lager auf die Radsätze

3 Letzte Arbeiten und Vorbereitung der Lok 50 3696 zur Probefahrt, deutlich erkennbar ist der Indikator.

4 Die 50 3552 hat eine L5 erhalten und wurde vom Personal des Bw Halberstadt übernommen.

5 Abholbereit abgestellt ist die 52 2195 des Bw Frankfurt (Oder) nach erfolgter L6. Auf Rückführung in das Heimat-Bw wartet ebenfalls die Nossener 50 3539 nach einer L5.

6 Voll im Unterhaltungsstand der DR stehen die Loks der BR 50.3. Diese Maschinen sind in mehreren Bw der DR beheimatet und übernehmen fast ausschließlich Güterzugleistungen. U.B.z. die Lok 50 3543 des Bw Karl-Marx-Stadt beim Haltepunkt Kratzmühle der Strecke Karl-Marx-Stadt – Roßwein.

7 Relativ zahlreich ist auch noch die BR 52.8 im Einsatz. Eine Hochburg dieser BR ist z.Z. das Bw Brandenburg (siehe „me" 8/84, S. 8). Diese Aufnahme zeigt einen Personenzug auf der Strecke Brandenburg – Rathenow in der Nähe von Döberitz.

Fotos: 1 bis 5 Verfasser, 6 T. Böttger, Karl-Marx-Stadt, 7 E. Bohne, Berlin

Egbert Kluge (DMV), Halle

Die Überlandstraßenbahn im Raum Halle – Merseburg

2. Teil

In Etappen wieder in Betrieb genommen

Bereits im April 1945 wurde damit begonnen, die zerstörten Anlagen wieder aufzubauen. Ab 8. Mai 1945 verkehrten dann die ersten Wagen zwischen Halle, Rosengarten und Ammendorf. Auf dem Abschnitt Merseburg – Benndorf wurde der Verkehr am 22. Mai 1945 aufgenommen und ab 8. Juni 1945 bis Mücheln ausgedehnt. Wegen eines großen Bombentrichters in Merseburg befand sich die Endstelle für die Müchelner Linie bis 4. Juli 1945 in der Weißenfelser Straße. Sämtliche Brücken zwischen Ammendorf und Schkopau wurden noch wenige Stunden vor der Befreiung durch die Faschisten gesprengt, so daß die Fahrgäste vom Juni 1945 bis November 1945 auf diesem Abschnitt zweimal umsteigen mußten. Ab 18. November 1945 konnte schließlich der durchgehende Verkehr auf allen Linien aufgenommen werden. Fährendorf blieb aber noch bis zum Neubau der Saalebrücke im Jahre 1950 Endstelle. Zwischen 1948 und 1950 erfolgten noch weitere Umverlegungen der Müchelner Strecke, hervorgerufen durch den Kohleabbau.

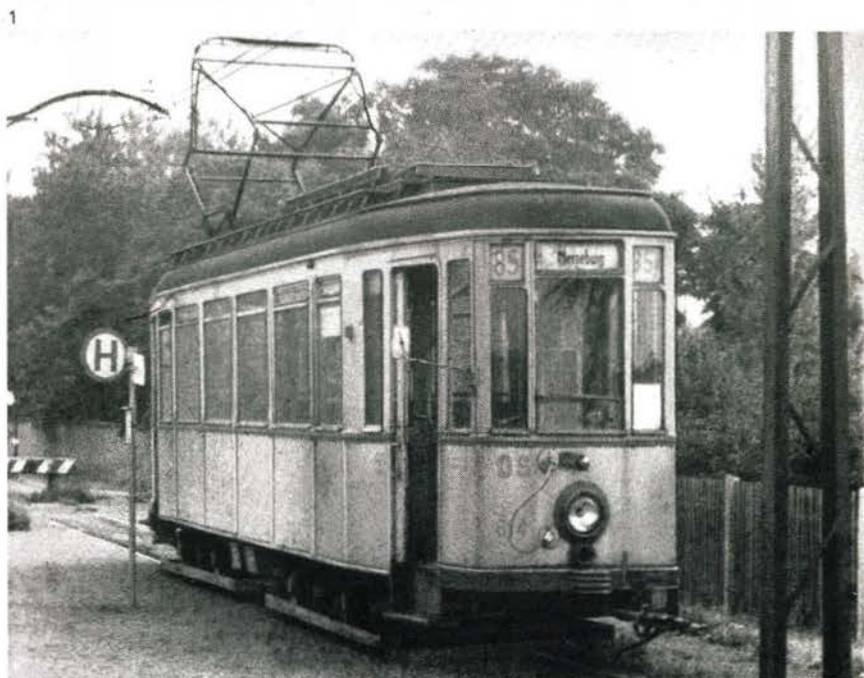
Alle Betriebe wurden vereinigt

Nachdem 1946 die Aktienanteile der AEG enteignet worden waren, erfolgte am 16. August 1948 die Auflösung der Aktiengesellschaft sowie die Eingliederung in die VVB des Verkehrswesens Sachsen-Anhalt, und am 1. Juli 1951 kam es zum Zusammenschluß mit der Straßenbahn Halle.

Noch bis 1957 unterschieden sich Straßen- und Überlandbahn durch die unterschiedliche Dienstkleidung des Personals sowie grüne (Überlandbahn) und rote (Straßenbahn) Zierstreifen an den Fahrzeugen.

Im Jahre 1952 mußte die Strecke Reipisch – Frankleben – Körbisdorf wegen fortschreitenden Bergbaus umverlegt werden. Ab 1951 kamen auf der Überlandbahn auch Neubaufahrzeuge aus

1



2



1 Ehemaliger MÜBAG-Triebwagen 34. Zuletzt trug er die Nr. 614 und wurde 1975 ausgemustert.

2 Diesen vierachsigen Beiwagen baute 1941 die Waggonfabrik Lindner in Ammendorf für die MÜBAG. Während der Wagen 191 1977 ausgemustert wurde, blieb der Beiwagen 193 für Museumszwecke erhalten.

Fahrzeuge der MÜBAG einschließlich der El. Str. H.-M. als Pachtbetrieb

Wagennummer	Hersteller wagenbaul. Teil	Hersteller elektr. Teil	Baujahr	Erster Einsatz	Sitz-/Stehpl.	Länge (mm)	Achs- bzw. Drehzapfenabstand (mm)	Leistung Motor (kW)	Bemerkungen
Triebwagen									
1 – 8	Wismar	AEG	1915	1918	24/24	10 900	4 500/–	2×39	1951 in Halle 621–628
9 – 10	Ammendorf	AEG	1918	1918	24/20	10 900	4 500/–	2×39	1945 Nr. 10 n. Brandenb. a; 1951 Nr. 9 in Halle 629
11 – 12	Ammendorf	AEG	1919	1919	24/20	10 900	3 800/–	2×38,5	1951 in Halle 631 und 632
13 – 15	Ammendorf	AEG	1921	1921	24/20	10 900	3 800/–	2×38,5	1951 in Halle 641, 648, 649
16 – 18	Ammendorf	AEG	1912	1930/28/29	24/18	10 600	3 000/–	2×39	ex Tw 76–78; 1951 in Halle 611–613

Fahrzeuge der El. Str. H.-M.

Wagen-nummer	Hersteller wagenbaul. Teil	Hersteller elektr.	Baujahr	Erster Einsatz	Sitz-/Stehpl.	Länge (mm)	Achs- bzw. Drehzapfen-abstand (mm)	Leistung Motor (kW)	Bemerkungen
19– 21	Ammendorf	AEG	1920	1932/31/2	24/20	10 650	3 800/–	2×38,5	ex Tw 79–81; 1951 in Halle 633–635
22– 25	Ammendorf	AEG	1927	1927	26/20	10 650	3 800/–	2×35	1938 Nr. 22 mit 2×61 kW 1951 in Halle 642–645
26– 27	Ammendorf	AEG	1928	1928	26/20	11 000	3 800/–	2×35	1951 in Halle 646, 647
28– 35	Ammendorf	AEG	1940	1940	32/38	12 000	1 700/4 900	4×40	1951 in Halle 658, 656, 657, 651–655
51– 62	Ammendorf	AEG	1902	1919–21	30/10	10 800	1 220/4 700	2×38,5	ex El. Str. H.-M. 1–12; 1927 52 in Bw 175 1928 53, 56, 58 in Bw 172–174; 1929 55 Bw 171 1933 54 Atw IX 1945 57 KV 1951 51, 59–62 in 601–605
76– 78	Ammendorf	AEG	1912	1920/22	24/18	10 600	3 000/–	2×39	ex El. Str. H.-M. 31–33; 1928–30 in 16–18
79– 81	Ammendorf	AEG	1920	1920	24/20	10 650	3 800/–	2×38,5	1931/32 in 19–21
Beiwagen									
17– 18	Ammendorf		1902	1919	20/16	7 550	2 500/–		ex El. Str. H.-M. ohne Nr.-Änderung; 1928/25a
20– 25	Wismar		1914	–	24/24	10 900	4 500/–		vor Inbetriebn. 1918 in 101–106
101–106	Wismar		1914	1918	24/24	10 900	4 500/–		ex Bw 20–25; 1951 Halle 721–726
107–109	Ammendorf		1920	1920	24/24	10 900	4 500/–		1951 Halle 727–729
126–127	Ammendorf		1921	1921	28/26	12 300	1 250/5 150		1944 127 KV 1951 126 in Halle 734
128–131	Ammendorf		1927	1927	28/25	11 900	1 500/4 900		1951 Halle 741–744
151–154	Ammendorf		1902	1919–21	20/16	7 550	2 500/–		ex El. Str. H.-M. 13, 15, 16, 14 1925: 151 a; 1928: 152, 164 a; 1928: 153 Abw VI
171–175	Ammendorf		1902	1927–29	30/16	10 800	1 220/4 700		ex Tw 55, 53, 56, 58, 52; 1945: 172, 174 KV; 1951: 171, 173, 175; in Halle 701–703
176–179	Köln		1890/93	1924/21/19/23	36/20	11 000	1 000/5 700		ex El. Str. H.-M. 19–22; 1929 a
180–182	Ammendorf		1918	1922/23/27	28/25	11 900	1 250/5 200		ex El. Str. H.-M. 24, 23, 25; 1951 Halle 739, 731, 732
183–188	Ammendorf		1926	1926	28/25	11 900	1 500/4 900		1951: 184 a 1951 übr. Wg. Halle 733, 735–738
189–190	Ammendorf		1910	1940	20/20	9 000	2 800/2 800		MAN-Einachsdrehgestelle ex Schwetzingen-Kesch Nr. 4, 5 1940 von OEG Mannheim erw. 1951: Halle 711, 712
191–198	Ammendorf		1941	1941	32/42	11 500	1 600/5 000		1951 Halle 751–758

Legende: a – ausgemustert, Abw – Arbeitswagen, Bw – Beiwagen, KV – Kriegsverlust, Tw – Triebwagen

der DDR-Produktion zum Einsatz. Im März 1952 entstand in Ammendorf am Rathaus eine neue Wendeschleife für die Stadtlinien. Ab 1. April 1952 wurde die Linie 15 Halle-Trotha – Ammendorf eingerichtet. Der Streckenabschnitt Halle-Thälmannplatz – Ammendorf wird somit ständig von der Überlandbahn und den Stadtlinien befahren. Bereits vor 1952 verkehrte zeitweise die Linie 14 auf diesem Abschnitt. Im Überlandbahnbereich wurden ab 1957 Liniennummern eingeführt:

Linie 30 Halle – Schkopau
Linie 31 Halle – Merseburg
Linie 32 Halle – Leuna
Linie 33 Merseburg – Mücheln
Linie 34 Merseburg – Bad Dürrenberg

Ab 8. Oktober 1959 verkehrten die Linien 31 und 32 über den traditionellen Endpunkt Thälmannplatz hinaus über Marx-Engels-Platz, Reileck und Zoo bis Trotha. Damit war der Grundstock zur längsten Straßenbahnlinie in der DDR gelegt.

Mücheiner Strecke mußte dem Kohleabbau weichen

Ab 1958 erfolgte die schrittweise Einstellung der Mücheiner Linie. Außerdem mußten auch mehrere Orte aufgegeben werden. Am 23. April 1958 fuhr nach Mücheln letztmalig die Straßenbahn. Ab 24. April 1958 war Neumark die Endstelle, ab 1. August 1958 die ehemalige Zuckerfabrik Körbisdorf, ab 9. März 1959 Naundorf, Schwarzer Weg, und ab 6. April 1960 die Umformstation Frankleben. Zur besseren Erschließung des Ende der 50er Jahre entstandenen Neubaugebiets in Merseburg-Süd wurde ab 1. Dezember 1960 zur Verstärkung der Linie 33 die Linie 35 Merseburg – Merseburg-Süd II (Friedhof) eingerichtet.
1963 wurde die Linie 30 eingestellt. Anfang der 60er Jahre erfolgte der in mehreren Etappen zweigleisige Ausbau des Abschnitts Ammendorf – Schkopau. Das größte Bauvorhaben war die Einrichtung der doppelgleisigen Buna-Schleife im Jahre 1962. Im Dezember 1965 wurde der Abschnitt Frankleben-Depot–Frankleben-Umformerstation stillgelegt. Am 26. Mai 1968 übernahmen Kraftomnibusse dann endgültig den Verkehr zwischen Merseburg-Süd II (Friedhof) und Frankleben, die Linie 33 wurde eingestellt. Seitdem besteht als Kuriosum im Streckennetz eine stumpf endende eingleisige Strecke in Merseburg-Süd.

Neue Strecken entstanden

Am 2. Mai 1968 wurde eine zweigleisige Trasse zwischen Daspig und Fäh-

rendorf über Leuna-Kröllwitz eröffnet und vorerst nur von Einsetzer-Zügen befahren. Mit dem Fahrplanwechsel am 1. Juni 1968 vereinigte man die Linien 15, 31 und 32 zur neuen Linie 5 Halle-Trotha – Leuna (Leninplatz).
Ab 15. Februar 1965 verkehrten die Züge der Überlandbahn im Stadtgebiet von Halle und ab 7. September 1968 die Linie 35 ohne Schaffner. Auf dem Überlandbahnabschnitt Ammendorf – Bad Dürrenberg versehen noch heute Schaffner ihren Dienst. Am 11. Dezember 1969 wurde eine Wendeschleife am Bahnhof in Bad Dürrenberg in Betrieb genommen. Da ebenfalls 1969 die ersten T4D (Nr. 901, 902) und der erste B4D (Nr. 101) eintrafen, konnte der Probebetrieb mit dieser Fahrzeuggeneration aufgenommen werden. Am 12. Juli 1971 wurde in Leuna, Karl-Marx-Platz, ein Gleisdreieck zum Umsetzen für die Fahrzeuge der Linie 5 übergeben. Seit dem 4. Dezember 1971 fährt jedoch die Linie 5 bis Bad Dürrenberg, und die Linie 34 verkehrte nur noch zwischen Leuna und Bad Dürrenberg über Spergau.

Fahrzeuge der El. Str. H.-M.

Wagennummer	Hersteller wagenbaul. Teil	elektr.	Baujahr	Erster Einsatz	Sitz-/ Stehpl.	Länge (mm)	Achs- bzw. Drehzapfenabstand (mm)	Leistung Motor (kW)	Bemerkungen
Triebwagen									
1–12	Ammendorf	AEG	1902	1902	30/10	10 800	1 220/4 700	2×38,5	1919–21: MÜBAG 51–62
23–25	USA	USA	1901	1906	28/25	11 900	1 250/5 200		ex Überlandbahn Braunschweig – Wolfenbüttel; 1912 in Bw
31–33	Ammendorf	AEG	1912	1912	24/18	10 600	3 000/–	2×39	1920/22 in MÜBAG 76–78
Beiwagen									
13–18	Ammendorf		1902	1902	20/16	7 550	2 500/–		1919–21 in MÜBAG 151, 154, 152, 153; Nr. 17 u. 18 nicht umgez.
19–20	Köln		1890	1903	36/20	11 000	1 000/5 700		Dampfbahn-Bw ex Saarbrücken 1924/21 MÜBAG 176 u. 177
21–22	Köln		1893	1903	36/20	11 000	1 000/5 700		Dampfbahn-Bw ex Saarbrücken 1919/23 MÜBAG 178 u. 179
23–25	USA		1901	1912	28/25	11 900	1 250/5 200		ex Tw 23–25 1918 neuer Wagenkasten v. Ammendorf; 1922–27 in MÜBAG 181, 130, 182

Tatra-Züge hielten Einzug

1972 wurde die Linie 5 als erste Straßenbahnlinie in Halle auf Tatra-Großzugbetrieb umgestellt. Am 18. Dezember 1972 konnte in Leuna eine zweigleisige Umfahrung zwischen Industrietor und Karl-Marx-Platz über die Rössener Brücke fertiggestellt und parallel dazu der zweigleisige Ausbau der Überlandbahnstrecke fortgesetzt werden. Im Jahre 1974 wurde in Ammendorf an der Regensburger Straße eine neue großzügige Wendeschleife in Betrieb genommen und die alte im Rathaus ausgebaut. Am 12. Oktober 1974 erfolgte mit Einstellung der Linie 34 die Stillegung des Abschnitts Daspig – Spergau – Fährendorf. Nachdem die Erneuerung der Brücke über die Anlagen der DR in Merseburg 1978 beendet worden war, verkehrte ab 8. Oktober 1978 die Linie 35 in T4D-Hecktraktion. Am 1. Juni 1981 wurde die Linie 35 in Linie 15 umbenannt, die Brücke in der Hohendorfer Mark erneuert und der Streckenabschnitt Sportplatz – Bootshaus zweigleisig ausgebaut. Damit ist nur noch der Abschnitt Merseburg Stadtpark – Christianenstraße eingleisig.
Seit 1983 verkehrt auf der Linie 15 der erste Zweirichtungs-Tatra-Triebwagen. Er entstand in der Hauptwerkstatt der Verkehrsbetriebe Halle durch Umbau des Triebwagens 901



3 LOWA-Wagen 711, Baujahr 1955, in Merseburg



4 Tatra-Heck-an-Heck-Zug der Linie und LOWA-Zug der Linie am 23. September 1981 in Merseburg

Fotos: 1 u. 2 D. Moritz, Merseburg; 3 Verfasser; 4 M. Heier, Halle

Quellenangaben

(1) VEB (K) Straßen- u. Überlandbahn: 75 Jahre Straßenbahn Halle, Halle 1957
(2) Schmidt, B.-L.: Chronik der Straßenbahn Halle (Saale) Hrsg.: VE Verkehrsbetriebe Halle, Halle 1982
(3) Merseburger Überlandbahnen-A. G.: Geschäftsberichte Jhrg. 1918, 1920–1927, 1932–1942
(4) Moritz, Dieter: 80 Jahre Straßenbahn im Kreis Merseburg, unveröffentl. Manuskript 1982
(5) Kluge, Egbert: 100 Jahre Straßenbahn in Halle, „modelleisenbahner" Berlin 31 (1982) 10, S. 4 und 5
(6) Schmidt, B.-L.: 100 Jahre Straßenbahn in Halle, „Verkehrsgeschichtliche Blätter" 9 (1982) 6, S. 138–149
(7) Schmidt, B.-L.: Die Merseburger Überlandbahn „Verkehrsgeschichtliche Blätter" 9 (1982) 2, S. 33–39
(8) MÜBAG: 25 Jahre Elektrische Straßenbahn Halle – Merseburg, Ammendorf 1927
(9) Sammlung des Verfassers u. D. Moritz

Wilfried Rettig (DMV), Görlitz

Elektrifizierung im Görlitzer Raum

Wer heute mit dem Zug von Berlin oder Dresden nach Görlitz fährt, wird links der Strecke an der Bahnhofseinfahrt eine ganze Reihe Fahrleitungsmasten für die Querseilaufhängung sehen. Görlitz war bis 1945 Endpunkt eines ehemals elektrifizierten Streckennetzes der DRG bzw. DR.

Vor 60 Jahren eröffnet

Als der elektrische Zugbetrieb noch in den Kinderschuhen steckte, gab es zunächst den bekannten Versuchsbetrieb auf der Flachlandstrecke Dessau–Bitterfeld. Gleichzeitig sollte aber auch auf einer Gebirgsbahn mit schwerem Zugverkehr und schwierigen klimatischen Verhältnissen geprüft werden, ob sich der elektrische Betrieb bewährt. Dafür bewilligte der preußische Landtag am 30. Juni 1911 die Elektrifizierung der Strecke Königszelt (Jaworzyna)–Hirschberg (Jelenia Góra)–Lauban (Lubań) sowie einiger Nebenstrecken im Riesengebirge. Bereits im Mai 1912 begannen die Bauarbeiten. Am 2. April 1914 wurde das Kraftwerk Mittelsteine (Ścinawka) in Betrieb genommen und der Versuchsbetrieb mit elektrischen Triebwagen begonnen. Ab 10. Juli 1914 kamen Elloks der BR EG 505 (spätere E 70 05) von der KED Halle hinzu.

Die Situation nach dem ersten Weltkrieg

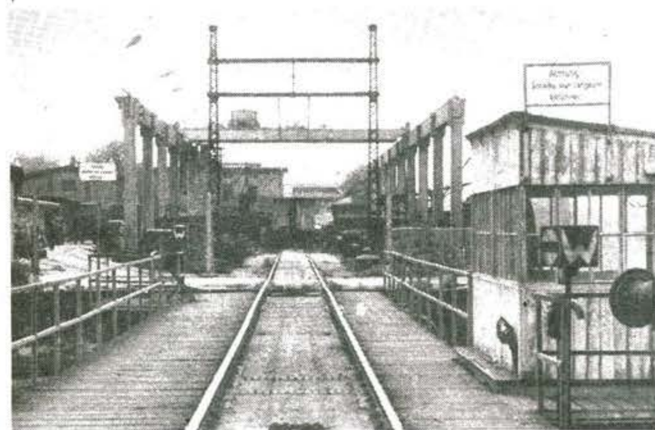
Während des ersten Weltkrieges wurde der elektrische Zugbetrieb in Schlesien fast eingestellt. Ein Teil des eingebauten Kupfers mußte an die Heeresverwaltung abgegeben werden. Erst 1918 wurden wieder Bauarbeiten in größerem Umfang aufgenommen. 1923 erreichte der Fahrdraht die Lausitzer Neiße, und am 1. September 1923 wurde der elektrische Zugbetrieb nach Görlitz eröffnet. Da für den ständig wachsenden Güterverkehr 1911 der Verschiebebahnhof Schlauroth entstanden war, wurde die 3,5 km lange Verbindungsbahn von Görlitz bis Schlauroth ebenfalls elektrifiziert. Ab 20. März 1924 stand hier die Fahrleitung unter Spannung. Während zum Bw Görlitz keine Elloks gehörten, sondern nur Reserve- und Wendeloks auf den beiden fahrdrahtüberspannten Gleisen 36 und 37 standen, waren im Bw Schlauroth die Loks E 17 113, E 17 114, E 17 117, E 17 121, E 17 124, E 21 01, E 21 02, E 91 81, E 91 82, E 91 83, E 91 84, E 91 85, E 91 86, E 91 87, E 94 65, E 94 66, E 94 70, E 94 74, E 94 77 und E 94 78 beheimatet.

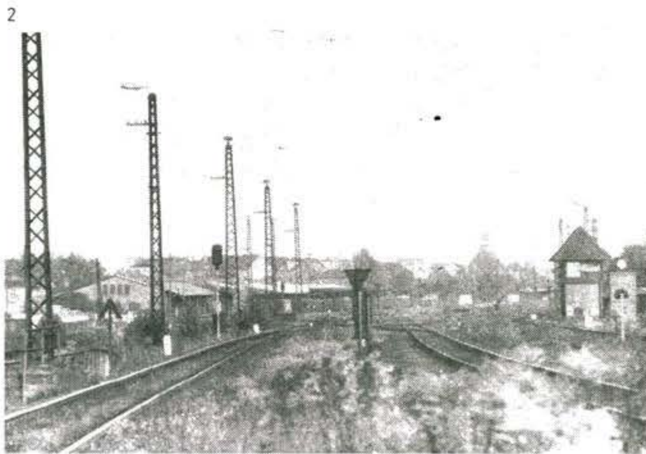
In Görlitz standen aber auch als Wendeloks Maschinen der BR E 95 aus dem Bw Hirschberg.
Den Reisezugdienst übernahmen von und nach Görlitz meist die BR E 17 und E 21.

Das Ende des elektrischen Zugbetriebs

Während des zweiten Weltkriegs erfolgte die Zugförderung auf der Schlesischen Gebirgsbahn mehr und mehr im gemischten Betrieb. Ein Großteil der elektrischen Triebfahrzeuge wurde ins mitteldeutsche oder bayerische Netz überführt, da genügend Dampfloks aus den östlichen Gebieten zur Verfügung standen. Als am 8. Mai 1945 der Neißeviadukt von der faschistischen Wehrmacht sinnlos gesprengt und die Lausitzer Neiße Grenzfluß wurde, endete der elektrische Zugverkehr auf diesem Streckennetz. Die PKP hat später zwischen Jelenia Góra und Wrocław den Zugbetrieb mit 3-kV-Gleichstrom aufgenommen. Die wenigen Gleiskilometer auf dem Gebiet der DDR waren ohne Verbindung zum Unterwerk Lubań stromlos.

Die Demontage der Fahrleitung erfolgte im Herbst 1945. Sie wurde teilweise im Dresdner Hauptbahnhof wieder verwendet. Hier entstand über den regelmäßig von Gepäckkarren befahrenen Transportwegen ein umfangreiches Fahrleitungsnetz. Die Gepäckkarren erhielten Schleifbügel zur Stromabnahme, da Fahrzeugakkumulatoren nach Kriegsende nicht gleich zur Verfügung standen.

1


2


3


Quellenangaben
(1) Bäzold/Fiebig: Archiv elektrischer Lokomotiven, VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1984
(2) Scharf: Eisenbahnen zwischen Oder und Weichsel, Eisenbahn-Kurier-Verlag, Freiburg 1981

1 Blick über die Drehscheibe auf den ehemals preußischen Teil des Bw Schlauroth, dem heutigen Raw „DSF" Görlitz. Im Hintergrund zwei Fahrleitungsmasten mit Querträger.
2 Noch heute sind diese Fahrleitungsmasten für Querseilaufhängung in der Bahnhofseinfahrt von Görlitz zu sehen.
3 Diese Aufnahme zeigt einen im Raw „DSF" Görlitz stehenden Fahrleitungsmast mit Querjoch, der jetzt als Lademaß dient. Am 22. Dezember 1982 wurden durch den Wagenmeister die Lademaßüberschreitungen an der 99 0242 erfaßt.

Fotos: Verfasser

120. Todestag von Guido Brescius

Am 4. Dezember 1864 starb im Alter von nur 40 Jahren der sächsische Eisenbahningenieur Guido Brescius. Unter seiner Leitung entstanden die „Albertsbahn" (Dresden – Tharandt), die monumentalen Ufer- und Hangstützmauern zwischen Königstein und Děčin, aber vor allem die Hänichener Kohlenzweigbahn als älteste deutsche Gebirgsbahn im Jahre 1856. Diese Bahn, bekannt unter dem Namen „Windbergbahn", ist eine technische Pionier- und Meisterleistung des frühen Eisenbahnbaus und -betriebes.
In der Sächsischen Maschinenfabrik Chemnitz konstruierte Brescius, der ein Schüler Prof. A. Schuberts war, mit Richard Hartmann eine leistungsfähige und wendige Kohlenbahnmaschine mit Drehgestell. Lokomotiven dieser Bauart wurden unter der Gattung H VIII bT bekannt. Die Wagen mit 5 t Lademasse fertigte in hoher Stückzahl die Dresdner Firma Schrumpf & Thomas ebenfalls unter Leitung von Obering. Brescius. Er erarbeitete auch die Betriebsanweisungen für das spezifische Streckensignalsystem für die Alberts- und die Kohlenbahnen links und rechts der Weißeritz. Das Streckensignalsystem basierte auf dem Prinzip der optischen Telegraphie und funktionierte bis zur Ablösung im Jahre 1879 zuverlässig.
Brescius war ein Eisenbahnfachmann, der seiner Zeit und dem damaligen Zeitgeist weit voraus war. Sein progressives Denken und Handeln, was er auch durch seine Teilnahme an dem Dresdner Maiaufstand 1849 offen bekundete, brachten ihm Schmähungen und Beleidigungen ein.
1980 wurde die meisterhaft gebaute Gebirgsbahnstrecke unter Denkmalschutz gestellt.
JSch.

Letzter Personenzug zwischen Wüstenbrand und Neuoelsnitz

Obwohl im Jahresfahrplan 1984/85 noch ausgedruckt, fuhr am 1. Juni 1984 mit dem P 17697 der letzte Personenzug auf dem Abschnitt Wüstenbrand – Neuoelsnitz der KBS 419. Den Reiseverkehr übernahmen Kraftomnibusse im Schienenersatzverkehr. Die Strecke Wüstenbrand – Lugau wurde am 15. November 1858 eröffnet. Somit feierte sie im vorigen Jahr ihr 125jähriges Jubiläum, das mit einer Ausstellung im Heimatmuseum Lugau gewürdigt wurde. Die Oberlungwitzer AG des DMV der DDR gab aus diesem Anlaß eine Gedenkpostkarte heraus.
Die auch als „Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn" bezeichnete Strecke entstand parallel zum Bau der Linie Chemnitz – Zwickau. Sie wurde als Kohlenbahn geplant, da zu dieser Zeit das Lugau-Oelsnitzer Kohlenrevier bereits an Bedeutung gewonnen hatte und sich eine Verbindung nach Chemnitz als günstig erwies. Erst einige Jahre später wurde der Personenverkehr eröffnet. Neben Anteilen der Grubenbesitzer selbst, unterstützte Richard Hartmann, der Besitzer der gleichnamigen Chemnitzer Maschinenfabrik, den Bahnbau finanziell. Nach Eröffnung der Strecke Stollberg – St. Egidien im Jahre 1879 wurden beide Bahnen miteinander verbunden. In der Blütezeit des Kohlenabbaus existierten an beiden Linien bis zu 13 vollspurige Anschlußbahnen. Somit besaß diese Strecke eine große Bedeutung für Güter- und Personenverkehr. Am 31. März 1971 wurde die letzte Kohle gefördert. Damit verlor die Bahn ihre ursprüngliche Existenzgrundlage. Durch den Aufbau zukunftsorientierter Industriezweige im ehemaligen Kohlenrevier ist der Güterverkehr nach wie vor bedeutend. Der Personenverkehr aber wurde von Jahr zu Jahr geringer, so daß der Schienenersatzverkehr in diesem Fall effektiver und somit ökonomischer ist. Bis zur Einstellung des Reiseverkehrs fuhren, nachdem dieser schon verdieselt worden war, ab 1983 noch einmal Dampflokomotiven. Das Foto zeigt einen der letzten Züge Ende Mai 1984 in Wüstenbrand abfahrbereit nach Oelsnitz.
Tbg.

(Foto: T. Berger, Karl-Marx-Stadt)





Schwebebahn wird verjüngt

Einer Generalreparatur wird derzeit die Dresdner Schwebebahn von Loschwitz nach Oberloschwitz unterzogen. 1901 entstand diese Bahn, und heute ist sie ein technisches Denkmal. U.B.z., wie der Wagenkasten vom stählernen Fahrbalken abgehoben wird. Dabei leisteten Kollegen der VEB Sächsische Brücken und Stahlhochbau Dresden Präzisionsarbeit. Der Wagenkasten wird in der Straßenbahnwerkstatt Trachenberge erneuert.
MAd. (Foto: M. Arndt, Dresden)

Durchgehender Flughafenverkehr

Die bestehende Eisenbahnverbindung zwischen London (Victoria Bahnhof) und dem Flughafen Gatwick wurde im Mai 1984 durch den Einsatz neuer, klimatisierter Nonstop-Züge, die als „Gatwick Express" bezeichnet werden, vollständig modernisiert. Die Züge benötigen für die 44 km lange Strecke 30 Minuten. Sie verkehren fast rund um die Uhr in einem Abstand von 15 Minuten in beiden Richtungen.
Die Züge werden von BB-Lokomotiven der Klasse 73 gezogen, die mit 750-V-Gleichstrom gespeist werden. Diese Lokomotiven haben eine Leistung von 1600 PS und erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 145 km/h. Am anderen Ende des Zuges befindet sich ein Gepäckwagen mit Fahrerkabine, der die bei dieser Verkehrshäufigkeit notwendigen Zug-Schub-Operationen ermöglicht.
Über den Zugbetrieb zwischen London und Gatwick werden 40% der jährlich insgesamt 12 Millionen Passagiere von und zum Flughafen befördert. Täglich fahren über 30 000 Fahrgäste mit dieser Bahn.
RSp.

Zahnradbetrieb wird eingestellt

Weit über die Grenzen der ČSSR ist die Strecke Tanvald – Harrachov bekannt. Von der damaligen Reichenberg-Gablonz – Tannwalder Eisenbahn-Gesellschaft am 1. Juli 1902 eröffnet, wurde sie ursprünglich ausschließlich als Zahnradbahn betrieben. Mitte der 60er Jahre wurde der Personenverkehr von Triebwagen der BR M 240.0 im Adhäsionsbetrieb übernommen. Für den Güterverkehr beschafften die ČSD 1961 und 1962 Zahnraddiesellok der BR T 426 von der österreichischen Lokomotivfabrik in Wien-Floridsdorf. Im Juni 1984 fanden nun Versuchsfahrten mit der Lok T 466.2165 statt, die positiv verlaufen sind. Einer Umstellung des Güterverkehrs von Zahnrad- auf Adhäsionsbetrieb steht daher nichts mehr im Wege. Zwischen Tanvald und Harrachov wird im Verlaufe des nächsten Jahres der Zahnradbetrieb eingestellt. Dadurch werden die Betriebskosten beträchtlich gesenkt.
Über die Geschichte dieser Bahn berichtete „me" übrigens im Heft 7/82 auf den Seiten 7 bis 9 ausführlich.
Schr.

modell eisenbahner — inhalt '84

eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
33. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

1. modelleisenbahner

2. eisenbahn

Mitteilung

Bezirksvorstand Berlin

Für die im Herbst 1985 (19. Oktober bis 3. November) in beiden Ausstellungsräumen des Ausstellungszentrums am Fernsehturm in Berlin vorgesehene Jubiläums-Modelleisenbahn-Ausstellung „40 Jahre Eisenbahn in Volkes Hand – 150 Jahre deutsche Eisenbahnen" ergeht der Aufruf, dem Bezirksvorstand Berlin entsprechende Ausstellungsexponate zur Gestaltung dieser Jubiläumsausstellung zur Verfügung zu stellen.

Für eine unverbindliche Anmeldung sind in den nachfolgend aufgeführten drei Gruppen alle mit der Geschichte und Entwicklung der deutschen Eisenbahnen verbundenen Exponate vorgesehen:

Gruppe A: Modelleisenbahnanlagen und Dioramen.

Gruppe B: Einzelmodelle, Fahrzeuge, Oberbauten, Gebäude, Brücken, technologische Anlagen, Bauabläufe o. ä.

Gruppe C: Vitrinen, Bildtafeln, Fotodokumentationen, historische Eisenbahn-Originalteile sowie weitere themengerechte Dinge.

Für die Anmeldung sind beim Bezirksvorstand Berlin des DMV 1054 Berlin, Wilhelm-Pieck-Straße 142, unter Angabe der jeweiligen Gruppe für das anzumeldende Exponat, Anmeldebogen anzufordern, vollständig auszufüllen und bis zum 31. März 1985 unwiderruflich an den Bezirksvorstand Berlin zurückzusenden. Über die Annahme des Exponats erhält jeder Anmelder nach Entscheidung der Ausstellungskommission Bescheid.

Bei Anlagen und Großmodellen ist der Eigentransport erforderlich. Bei der Meldung von Betriebsanlagen muß die ständige Betreuung der Anlage, ggf. mit Unterstützung des Bezirksvorstandes Berlin, durch den Anmelder abgesichert sein.

Modellbahn-Ausstellungen

AG 1/13 „Weinbergsweg"-Berlin

Vom 5. bis 15. Januar 1985 im Kreiskulturhaus „Prater", Prenzlauer Berg, Kastanienallee 6. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 14–19 Uhr, Samstag und Sonntag 10–19 Uhr.

9116 Hartmannsdorf (b. K.-M.-Stadt) – AG 3/91

Vom 5. bis 13. Januar 1985 in der Gaststätte „Gartenklause" am Naturbad. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 15–19 Uhr, Samstag und Sonntag 10–17 Uhr.

2500 Rostock (AG 8/95)

Vom 18. bis 23. Dezember 1984 im Haus der Nationalen Volksarmee, am Steintor. Öffnungszeiten: 18. bis 21. Dezember 14–18 Uhr, 22. und 23. Dezember 10–18 Uhr.

AG 3/75 – Zwickau

Dampfloksonderfahrt am 16. Februar 1985 mit dem Traditionszug der DR und der Lok 50849 von Zwickau nach Johanngeorgenstadt und zurück. Abfahrt in Zwickau gegen 8.40 Uhr, Johanngeorgenstadt 11.20/15.00 Uhr, Zwickau an gegen 16.50 Uhr. Fotohalte finden statt; Souvenir- und Imbißverkauf im Zug. Bei gewünschtem Mittagessen in Johanngeorgenstadt ist ein entsprechender Hinweis auf der Postanweisung erforderlich. Teilnehmerpreis (ohne Mittagessen) Erwachsene: 17,– M, Kinder bis 10 Jahre: 8,50 M.

Teilnahmemeldung durch Einzahlung des entsprechenden Betrages – nur per Postanweisung – bis 20. Januar 1985 an: Manfred Tischer, 9590 Zwickau, Andersen-Nexö-Straße 3. Der genaue Fahrplan wird mit der Fahrkarte zugeschickt.

Kommission für Jugendarbeit des Präsidiums/BV Magdeburg

Durch Verschulden der Deutschen Post wurden beim 15. Zentralen Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner" alle Briefe und Karten aus dem Sonderbriefkasten der „Albert-Vater-Oberschule" nur mit dem normalen Tagesstempel abgestempelt. Der Sonderstempel kam leider nicht zum Einsatz. Mit Sonderstempel abgestempelte Sonderbriefumschläge (2 verschiedene Arten) und unterschiedlicher Frankatur können bei Freund Hans-Dieter Weide, 7022 Leipzig, Georg-Schumann-Straße 261, bestellt werden.

EHRENTAFEL

Für vorbildlichen Einsatz bei der Erfüllung der Aufgaben des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR wurden ausgezeichnet:

Ehrennadel des DMV in Gold und Ehrenmitgliedschaft
Dezider Selecky, Bratislava (ČSSR)
Horst Kieschke, Cottbus
Dietmar Imig, Greifswald

Ehrenmitgliedschaft
Werner Schramm, Halle

Verdienstmedaille der DR, Stufe II
Hans-Dieter Weide, Leipzig

Ehrennadel für Verdienste im sozialistischen Bildungswesen
Dr. Michael Huth, Radebeul
Joachim Heine, Magdeburg
Jürgen Berghäuser, Annaberg-Buchholz

Artur-Becker-Medaille in Silber
Gerd Sauerbrey, Erfurt

Artur-Becker-Medaille in Bronze
Hans-Friedrich Sieber, Wittenberge
Wolfgang Bahnert, Leipzig
Werner Wichmann, Wittenberge

Ehrennadel des DMV in Silber
Herbert Pretzsch, Erfurt
Hans Drechsler, Halle
Karl Kupfer, Hettstedt
Rudi Herrmann, Berlin
Torsten Rothenburg, Ilmenau
Rolf Weller, Saalfeld
Bernd Blickensdorf, Gera
Hans-Henning Berger, Rostock
Rolf Decker, Wittenberge
Wolfgang Hertam, Halle
Dieter Hesse, Halle
Siegfried Hülle, Leipzig
Klaus Kröber, Leipzig
Lothar Oehme, Leipzig
Martin Jarisch, Eberswalde
Margit Posselt, Zittau
Karl-Heinz Stange, Zittau
Wolfgang Pawlik, Berlin
Reiner Voß, Jena

Ehrennadel des DMV in Bronze
Martin Hummel, Schwerin
Wilhelm Wöhlert, Magdeburg
Klaus Böhme, Hettstedt
Wolfgang Hensel, Berlin
Heinz Schnabel, Berlin
Wolfgang Paul, Berlin
Werner Krey, Berlin
Michael Günther, Berlin
Günter Gebhardt, Berlin
Manfred Lücke, Berlin
Udo Heyde, Berlin
Jacques Steckel, Berlin
Walter Mattke, Kamenz
Dr. Gerold Polentz, Löbau
Wilfried Koziolek, Finsterwalde
Hans-Joachim Zech, Niesky
Hans-Jürgen Heppner, Görlitz
Klaus Bünger, Zittau
Rudolf Muß, Weißwasser
Peter Engler, Zittau
Wolfgang Becker, Schönbach
Klaus Grundkötter, Radebeul
Fritz Asmus, Dresden
Wolfgang Albrecht, Oschatz
Heinz Klötzer, Karl-Marx-Stadt
Frank Blechschmidt, Netzschkau
Wilhelm Hofmann, Weißbach
Dieter Becker, Kreischa
Peter Reichier, Dresden
Berndt Neubert, Dresden
Manfred Tischer, Zwickau
Frank Adam, Dresden
Dieter Seidenstücker, Erfurt
Horst Goldmann, Jena
Harald Fischer, Jena
Ernst Emmelmann, Jena
Michael Lüdecke, Erfurt
Wolfgang Degener, Naumburg
Hans Römer, Neudietendorf
Jürgen Heuer, Weißenfels
Wolfgang Roth, Kaltennordheim
Dieter Schreiber, Kaltennordheim
Bernhard Sult, Erfurt
Joachim Zeyß, Erfurt
Klaus Bellwitz, Friedrichroda
Rudolf Herrmann, Friedrichroda
Reinhard Uhlich, Weida
Uwe Taute, Weida
Fritz Wolf, Pößneck
Klaus Kühne, Nebra
Axel Grembocki, Stralsund
Andreas Thiele, Saßnitz
Hans-Peter Fritz, Göhren
Rudolf Becker, Torgau
Heinz Glodschei, Dessau
Dieter Grabes, Leipzig
Frank Kirschner, Leipzig
Volker Lange, Großpösna
Jens Leuschner, Borna
Heinz Mehnert, Dessau
Thomas Opolka, Halle
Gert Posse, Leipzig
Reinhard Preßler, Leipzig
Ralf Weinreich, Halle
Lothar Weißing, Leipzig
Horst Hänschen, Aschersleben
Peter Trayer, Bernburg
Lutz Stendel, Stendal
Rainer Strauß, Magdeburg
Jürgen Krebs, Barby
Harald Lunow, Wismar
Norbert Kaatz, Eldena
Karlheinz Fieseler, Wismar

Bei den nachfolgenden zum Tausch angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind.

Suche **Masten, Fahrleitg.** u. **Quertragewerke f. TT.**

R. Schoepke, 7022 Leipzig
Berggartenstraße 14

Suche **„Der Modelleisenb.", Jg. 1–28, Modellb.-Lit., H0-, $H0_m$-Material.**

C. Sorschke, 8281 Rödern
Nr. 58

Biete **H0 BR 50, V 200, BR 204 (SNCB).**
Suche **H0, 2 Reisezugwagen, Bauart „Altenberg", Schnellzugwagen MÁV** u. **VT 135.**

Ralph Wäntig, 7030 Leipzig
Mühlholzgasse 32

Suche **Triebfahrz. aller Art** (auch def.), **Modellfahrz. u. Figuren (alle TT).**
Tausche **Umzeichn.-Pl. 1925 der DRG, Bd. I u. II,** 24,– M, gegen **BR 01 0. BR 44.**

Heunemann, 6825 Schwarzburg
Straße der Jugend 13

Verk. **Kleinstdrehmaschine DU 85 × 110/II** für 1550,– M.
Zuschriften an:

W. Winkler, 7500 Cottbus
Johann-Mantel-Straße 34

Suche **Dampfloks in H0 u. TT.**
Biete **alte Märklin-Artikel in Spur 0.**

Chr. Rabe, 9275 Lichtenstein
P.-Zierold-Straße 26

Löse **H0-Fahrzeugsammlung** auf, z. B. **14 verschiedene Dampfloks, 4 Dielselloks, etwa 100 Straßenfahrzeuge,** Preis 5,– M bis 115,– M.

Winkler, 2330 Bergen,
Straße der DSF 41

Biete **H0 BR 23, 50, 52, 91, 106,** je 50,– M; **BR 41,** 116,– M; **Drehgest. $H0_e$,** je 1,– M; **1 Paar Spur-0-Weichen (Stadtilm),** 10,– M.
Suche **TT E 70, Drehgest. $H0_m$.**

J. Ehnert, 8028 Dresden
Malterstraße 61

Biete **Dampflok-Archiv 4,** 19,80 M, **Schmalspurbahn-Archiv,** 36,00 M.
Suche zum Tausch o. Kauf **„Selketalbahn", „Historische Bahnhofsbauten", „Reisen m. d. Dampfbahn", „BR 44", „BR 01".**

J. Wellner, 6012 Suhl
L.-Frank-Straße 31

Große **Modellbahnsammlung H0** zu verkaufen: **56 Loks, 7 Triebwagen, 320 Reise- und Güterwagen, 150 m Pilzgleis Neusilber, 35 m Oberleitung, Licht- und Formsignale; 30 Weichen,** viel Zubehör und Ersatzteile, **7 Trafos,** insges. 8500,– M.

Günter Wesemann
5320 Apolda
An der Schule 7

Suche **Schmalspurbahn-Archiv, Ellok- und Tw-Archiv, „Rübelandbahn", „Steilrampen über d. Thü.-Wald", „Franzb. Kreisb.", „Selketalbahn", „Rüg. Kleinb.", Zahnrad, Lokal-Schmalspurb.,**

S. Heller, 5080 Erfurt,
Körner Str. 17

Auflösung einer großen Sammlung!
Verkaufe **umfangreiches Sortiment** an **Loks** (H0; z. B. BR 23, 91, 50 usw.), **sehr viele Ersatzteile** sowie **umfangr. Lit.** (Bücher, Brosch., Kat.).
Liste anfordern geg. frank. Umschlag (Rückporto)!

Gerald Hübner, 9412 Schneeberg
O.-Grotewohl-Ring 12c

Verk. **H0 BR 86,** 40,– M; **52,** 75,– M; **120,** 40,– M; **Geh. V 100, 118, 130,** je 10,– M; **Trafo ME 002,** 25,– M; **Lux Const. L 11, L 12,** 120,– M.
Suche **„Der Modelleisenb." Jg. 1–10 ung.,** auch einz., **„Bahnl. DDR", „Reis. m. d. Dampfb.", Dampflok-A. 1, „Rübelandb.", „Selketalb.", „Windbergb."; Eisenb.-Jahrb. 63–70** und **78–83.**

Harald Teichmann, 1193 Berlin
Bouchestraße 16

Biete in **H0 1 ged. Güterwagen m. Bremsh.,** 5,– M; **2 Flachw.,** 10,– M; **1 Selbstentl.-Wg.,** 10,– M; **1 Gepäckw.,** 10,– M; **20 TT-Kuppl., alt,** 4,– M; **Umzeichenpl. DRG 1925,** 24,– M.
Suche in **TT ged. Güterw.,** mögl. Tonnendach. Außerdem: **Dampfl.-A. 1–4, BR 44, BR 50 (Eigenb.),** m. Wertausgl., nur Tausch.

Lutz Schröter, 9200 Freiberg
Thomas-Mann-Straße 26

Biete zum Tausch oder Kauf: In **S zwei komplette Züge, LVT mit Beiwagen,** sowie **Gleismaterial.** 150,– M.
Suche in **H0 E 63, E 94** (Bausatz Rehse) u. **BR 185 mit Steuerwagen.**

Wolfgang Biber, 9044 Karl-Marx-Stadt
F.-Hähnel-Straße 4

Suche **TT BR E 70** und **T 334 ČSD** sowie **Hefte „Modellbahnpraxis"; „Modelleisenbahner"** 1/77; 1, 10, 11, 12/78; 1, 3, 7, 9/79; 1 und 12/80; 2, 4, 9, 11 und 12/81; 2, 7, 9, 10/82; 2, 4, 5, 9/83 und **TT-Kataloge vor 1977/78.**

Monika Schulz, 1058 Berlin
Swinemünder Straße 15

Biete **Eisenbahn-Jahrbuch 1984,** 15,– M; **„Baureihe 44",** 36,– M; **„Franzburger Kreisbahnen",** 13,20 M; **„Rübelandbahn",** 15,60 M; **„Windbergbahn",** 12,60 M; **„Rügensche Kleinbahn",** 14,40 M; **„Steilrampen über d. Thür. Wald",** 13,20 M; **„Brandenbg. Städtebahn",** 13,80 M; **„Eisenbahn-Jahrbücher vor 1978,** je 12,– M.
Suche Preuß/Preuß **„Schmalspurbahnen in Sachsen";** $H0_e$-Dampflok (mögl. IV K, VI K, VII K, Eigenbau).

Uwe Schnabel, 7010 Leipzig
Wettiner Straße 10

Modelleisenbahner sucht für die **Nenngrößen 0, H0, $H0_m$ Loks, Wagen** und **Zubehör** aller Hersteller; weiterhin **Modellautos, Figuren, Dampfmaschinen, Dampfwalzen** und **Straßenbahnen** zur Ersatzteilgewinnung (auch defekte Modelle).

Grellert, 1297 Zepernick
Lahnstraße 16

Biete **Eisenbahnjahrbuch 1983, „Franzburger Kreisbahnen", „Harzquer- u. Brockenbahn".**
Suche **„Die Überschienung der Alpen", „Spreewaldbahn", „Steilrampen über d. Thüringer Wald".**

Altenschmidt, 3035 Magdeburg
Maria-Kühne-Straße 27

Biete **Lex. ME, „Bahnl. DDR", Diesellok-Arch., Dampfl.-Arch. 4, Schmalspurb.-Arch., „Kl. Eisenb. TT", „Kl. Eisenb. ganz raff.", „Reisen mit d. Dampfbahn", „Schiene, Dampf und Kam", Eisenb.-Jahrb. 1981, 82, 83, „Links u. rechts d. kl. Bahn", „Oldt. auf Schienen", „Über d. Rennst.", „Rügensche Kleinb.", „Windbergb.", „Rübelandb.", „MB-Bauten", „MB Pflege u. Rep.", „Übersch. d. Alpen", „Straßenb.-Arch. 1", MB-Mat, S. u. 0.**
Suche **H0 BR 03 Schicht, 23, 24, 55, 84, 91, SKL, EDK, VT 135, VT 137, Tender BR 50, Mitteleinstiegwagen, Drehscheibe, kompl. Schmalspurzug, H0-BR 65 (Eigenbau), Straßenfahrz.**

L. Barthel, 4300 Quedlinburg
Vor dem Gröpertor 8

Dr. Hans-Joachim Pohl (DMV), Berlin

Fünf Jahre auf alten Bahndämmen

Im Jahre 1980 lud die Sektion Wandern, Bergsteigen und Orientierungslauf der BSG Rotation Berlin-Mitte erstmals zu einer Wanderung unter dem Motto „Auf alten Bahndämmen durch Brandenburg und Mecklenburg" ein. Damals ging es von Berkenbrück über Steinhöfel, Hasenfelde, Lietzen und Diedersdorf nach Seelow. Rund 25 Interessierte machten sich damals auf den 36 km langen Weg, darunter auch drei Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft 1/11 „Verkehrsgeschichte" des DMV der DDR. Dabei wurde der Gedanke geboren, künftige Veranstaltungen dieser Art gemeinsam vorzubereiten und durchzuführen. Seitdem arbeiten zwei Freunde der Arbeitsgemeinschaft in der Organisationsgruppe mit.

Damit wurde eine Zusammenarbeit begründet, die auf den ersten Blick etwas ungewöhnlich erscheinen mag. Was haben Wanderfreudige und verkehrsgeschichtlich Interessierte gemeinsam? Einiges – die meisten verbindet neben ihrer spezifischen Form der Freizeitbeschäftigung ein allgemeines Interesse an Heimat- und Kulturgeschichte. Andererseits wurde damit an Traditionen der inzwischen 20jährigen AG 1/11 angeknüpft. Speziell in den Anfangsjahren wurden nämlich häufig Wanderexkursionen zu stillgelegten oder für den Verkehrsträgerwechsel vorgesehenen Eisenbahnstrecken unternommen. Die Voraussetzungen für eine erfolgreiche Kooperation von Wander- und Eisenbahnfreunden war also sehr günstig.

Nun ist natürlich eine Wanderung über 36 km – wie im Jahre 1980 – nicht jedermanns Sache, andererseits hätte eine generelle Verkürzung der Streckenlänge dazu geführt, daß Langstreckenwanderer ferngeblieben wären. Daher werden seit 1981 Strecken unterschiedlicher Länge geboten. Seitdem kann jeder Teilnehmer individuell zwischen etwa 20 km und 100 km in Angriff nehmen.

Spezielle Aufgaben der AG 1/11 bei der Vorbereitung sind die Erarbeitung eines verkehrsgeschichtlichen Beitrags und die Anfertigung von Kartenskizzen, die alle Teilnehmer zusammen mit Informationen zur Heimat- und Kulturgeschichte des Wandergebietes sowie einer genauen Routenbeschreibung spätestens am Start erhalten. Diese Teilnehmerinformationen werden seit 1982 in einer Broschüre zusammengefaßt. Hilfe bei der technischen Realisierung dieser Aufgabe leistet die Wandersektion der BSG Akademie der Wissenschaften der DDR als dritter Partner.

Etwa ein dreiviertel Jahr vor jeder Veranstaltung wird eine mehrtägige Exkursion der Organisationsgruppe in das ausgewählte Wandergebiet unternommen. Dabei wird das Angenehme mit dem Nützlichen verbunden: Neben der endgültigen Streckenfestlegung und notwendigen Absprachen mit Dienststellen der DR, Bürgermeistern, Jugendherbergsleitern, Gastwirten und anderen – für deren Verständnis und Hilfe wir hier unseren Dank aussprechen möchten –, kommt die „Eisenbahnarchäologie" nicht zu kurz. Bahnhofsgebäude, Gleisreste, Brücken, Bahndämme usw. werden fotografiert und entsprechende Angaben schriftlich festgehalten. Ihren Niederschlag finden diese „Ausgrabungen" in den „Notizen am Bahndamm" des Teilnehmerheftes. Die Zeit bis zum Tag der Wanderung vergeht dann meist viel zu schnell, um alle entstehenden Aufgaben – Fertigstellung der Ausschreibung, Sicherung von Übernachtungs-, Transport- und Verpflegungsleistungen, Herstellung der Manuskripte und Zeichnungen für das Teilnehmerheft, Werbung von Helfern usw. – zu lösen. Rund 350 Teilnehmer, wie 1983 und 1984, erfordern einen organisatorischen Aufwand, der anfangs unterschätzt wurde.

Einen unerwartet großen Zuspruch haben die seit 1983 zusätzlich möglichen Wanderungen von rund 20 km Länge gefunden. Speziell für Eisenbahnfreunde gedacht, geht es unter Leitung von Freunden der AG 1/11 entlang ausgewählter charakteristischer Streckenstücke der jeweiligen ehemaligen Eisenbahntrasse. 1983 wurde das ehemalige Bw Straupitz der Spreewaldbahn besichtigt. 1984 fand eine sachkundige Führung durch Mitarbeiter des VEG Lietzen durch die Anlagen der ehemaligen Johanniter-Komturei statt.

Einige mehr oder weniger große „Pannen" sollen nicht unerwähnt bleiben. So blieb 1981 der Veranstaltungsleiter, Wolfgang Pagel, mit seinem Auto im Schlamm bei Röthenhof (Kreis Nauen) stecken. Einige Wanderer (!) halfen dann, das Fahrzeug wieder flott zu machen. In der Nacht vom 19. zum 20. März 1982 – pünktlich zum offiziellen Frühlingsanfang – verursachte starker Schneefall katastrophale Wegeverhältnisse in Mecklenburg. Hierunter hatten besonders die Langstreckenwanderer zu leiden. 1983 schließlich wurde ein Teilnehmer der 100-km-Strecke mehrere Stunden lang vergeblich zwischen Briesen und Cottbus gesucht. Er meldete sich dann aus seinem Heimatort Pappenheim (Thüringen).

1



2



1 „Über sieben Brücken ..." – am 19. März 1983 auf dem alten Bahndamm der Spreewaldbahn zwischen Schmogrow und Burg.
2 Nachdem 1970 zum letzten Mal die Spreewaldguste von Cottbus nach Straupitz gefahren war, erlebte der Bahnhof Burg am 19. März 1983 erneut einen großen Ansturm durch eisenbahninteressierte Wanderer. Das Bild entstand bei der Vorbereitungstour im Sommer 1982.
Fotos: R. Ebert, Berlin

Regelmäßig begleitete die Jahrgänge I bis IV schlechtes Wetter, so daß sich die Veranstalter zu einer Terminverschiebung vom März auf das dem „Tag des Eisenbahners" vorhergehende Wochenende entschlossen. Der 2. Juni 1984 war ein schöner Frühsommertag!

Das bisherige Programm umfaßte ehemalige Strecken der Oderbruchbahn (1980, 1984), der Ost- und Westhavelländischen Kreisbahnen (1981), der Mecklenburgischen Friedrich-Wilhelm-Eisenbahn und der Deutschen Reichsbahn (Fährkrug – Fürstenwerder, 1982) sowie der Spreewaldbahn (1983). Am 1. Juni 1985 geht es „mit der Kaffeemühle durch den Fläming" (Jüterbog-Luckenwalder Kreiskleinbahnen). Das genaue Programm enthält die Ausschreibung, die von Bertram Neumann, 1124 Berlin, Rotkamp 41, angefordert werden kann. Übrigens: 1985 wird der 1000. Bahndammwanderer erwartet, der in gebührender Form beglückwünscht werden wird.

Dipl.-Ing. Egon Koch, Berlin

Das gute Beispiel

Formvorsignale

Vorsignale zeigen an, welcher Signalbegriff am zugehörigen Hauptsignal zu erwarten ist. Die Vorsignale sind für den sicheren Eisenbahnbetrieb sehr wichtig.
Die langen Bremswege der Züge erfordern die Vorsignalisierung des zu erwartenden Signalbegriffs am Hauptsignal.
Während das Hauptsignal in der Haltstellung ein uneingeschränktes Fahrverbot darstellt, wird durch das Vorsignal lediglich angezeigt, welcher Signalbegriff am Hauptsignal zu erwarten ist, es gebietet also nie Halt.
Trotzdem kommt dem Vorsignal keine geringere Bedeutung zu als dem Hauptsignal. Schließlich kann der am Hauptsignal gezeigte Signalbegriff vom Triebfahrzeugführer nur dann befolgt werden, wenn – falls notwendig – die Bremsung in angemessener Entfernung vor dem Hauptsignal, das heißt in der Regel am zugehörigen Vorsignal, eingeleitet wird. Aus den gleichen Gründen wird das Vorsignal durch Baken angekündigt.
Die Vorsignale stehen 400 m, 700 m oder 1000 m vor dem zugehörigen Hauptsignal. Dieser Vorsignalabstand ist bei der DR je nach Bremstafel der betreffenden Strecke festgelegt. Zur deutlichen Unterscheidung von den Hauptsignalen (Flügelsignale) sind die Vorsignale als „Scheibensignale" gestaltet. In der Stellung „Halt erwarten" (Warnstellung) wird dem Triebfahrzeugführer die Scheibenfläche des Vorsignals gezeigt. In der Stellung „Fahrt frei erwarten" ist die Scheibe des Vorsignals umgeklappt und für den Triebfahrzeugführer praktisch nicht sichtbar. Damit diese sogenannte negative Signalisierung nicht zu Unsicherheiten führt, wird das Vorsignal immer durch die Vorsignaltafel ergänzt.
Die Höhe des Formvorsignals richtet sich nach der Augenhöhe des Triebfahrzeugführers in bezug auf die Vorsignalscheibe, das sind etwa 3,40 m über der Schienenoberkante. Bei der Aufstellung zwischen den Gleisen kann das Vorsignal aus Gründen der Profilfreiheit auch höher sein. Die Scheibenmitte befindet sich dann etwa 5,60 m über Schienenoberkante. Das Vorsignal steht rechts neben dem zugehörigen Gleis. Auf Signalbrücken kann das Vorsignal auch hängend angebracht sein. Es darf dort etwa in Gleismitte oder rechts davon über dem zugehörigen Gleis profilfrei angeordnet sein.
Es gibt zwei- oder dreibegriffige Vorsignale. Das zweibegriffige Vorsignal verfügt nur über die klappbare Vorsignalscheibe. Damit können die Fahrtbegriffe nicht eindeutig signalisiert werden (Abb. 1 und 2).
Die waagerechte Vorsignalscheibe (Signal Vf 1/2) zeigt an „Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit" oder „Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h" erwarten. Diesen Nachteil vermeidet das dreibegriffige Vorsignal mit Zusatzflügel. Auf Hauptbahnen mit schnellfahrenden Zügen sind – wenn sie nicht inzwischen Lichtsignaltechnik erhalten haben – noch damit ausgerüstet. Die beiden Signale Vf 1 oder Vf 2 werden vom dreibegriffigen Vorsignal getrennt angezeigt.
Wie aus Tabelle 1 ersichtlich ist, bleibt der Zusatzflügel bei Vf 0 und Vf 1 senkrecht. Bei Vf 2 wird der Zusatzflügel um 45° gegen die senkrechte verstellt.
Die Nachtzeichen der Formvorsignale sind aus der Tabelle zu ersehen. Wichtige Unterscheidungsmerkmale bei Doppellichtern gegenüber Hauptsignalen ist die versetzte Anordnung.
Eine Besonderheit gibt es bei Vorsignalen, die unmittelbar vor dem Einfahrhauptsignal stehen. Diese Vorsignale gelten für das folgende Ausfahrsignal und werden deshalb als Ausfahrvorsignale bezeichnet. Das Nachtzeichen eines Ausfahrvorsignals zeigt bei Vf 0 zwei versetzte gelbe Lichter.
Die Bedienung der Vorsignale ist mit den zugehörigen Hauptsignalen mechanisch oder elektrisch gekuppelt bzw. abhängig geschaltet, so daß keine falsche Vorsignalisierung möglich ist.
Zum Vorsignal gehören die Vorsignaltafel (So 3) und die Vorsignalbaken (So 4). Die Vorsignaltafel kennzeichnet den Standort eines Vorsignals. Bei den Formvorsignalen wird zwischen zwei- oder dreibegriffigen Vorsignalen unterschieden und ob das Vorsignal im verkürzten Bremswegabstand steht.
Die Vorsignaltafel steht unmittelbar vor dem Vorsignal. Auf Signalbrücken ist die Vorsignaltafel über dem Vorsignal angeordnet. Es gibt große und kleine Ausführungen der Vorsignaltafel. Die kleine Ausführung wird bei Aufstellung zwischen den Gleisen verwendet. Die Vorsignalbaken (So 4) kündigen ein Vorsignal an. Sie werden in der Regel nur auf Hauptbahnen aufgestellt. Im Normalfall sind es drei hohe rechteckige Tafeln mit in Fahrtrichtung abnehmen-

1



2



1 Zweibegriffiges Formvorsignal in Stellung Vf 0 und Vorsignaltafel So3a (als Nachtzeichen eine Laterne)

2 Dreibegriffiges Formvorsignal mit Zusatzflügel in Stellung Vf 0 und Vorsignaltafel So3b (Ausfahrvorsignal unmittelbar vor dem Einfahrsignal stehend; zwei Laternen für das Nachtzeichen)

3 Vorsignalbake So 4 (hohe Bauform)

4 Vorsignalbaken So 4 (quadratische Bauform)

3



4



den schwarzen schrägen Streifen. In Ausnahmefällen (bei besonders schlechten Sichtbedingungen) können auch fünf Baken aufgestellt sein. (Die erste Bake – in Fahrtrichtung – hat dann fünf Streifen!)

An gerader Strecke sind die Baken im Winkel von 60° zur Gleisachse aufzustellen. In Kurven ist eine entsprechende Sichtanpassung zu berücksichtigen.

Bei Platzmangel zwischen den Gleisen können auch niedrige quadratische Tafeln verwendet werden, die sich günstig in das Lichtraumprofil einfügen. Die beiden Ausführungsarten werden jedoch niemals gemischt aufgestellt. Zwischen dem Vorsignal und der von ihm aus am weitesten abstehenden Bake darf kein Hauptsignal stehen. Vor Ausfahrvorsignalen stehen keine Baken.

Auf Modellbahnanlagen mit Vorsignalen sollten die Vorsignaltafeln bzw. Baken nicht fehlen. Bei einem Hauptbahnmotiv verlangt die Vorbildtreue danach. Sie stellen außerdem ein gut sichtbares schmückendes Element dar und sind leicht herstellbar. Zeichenkarton und schwarze Tusche sind alles, was man dazu braucht. Abb. 5 kann als Grundlage dienen, Tabelle 3 enthält die Hauptabmessungen.

Nun zu den Vorsignalabständen: Beim Vorbild gelten die in Abb. 6 erfaßten Entfernungen. Diese Abstände sind auf unseren Modellanlagen nicht maßstabgerecht umsetzbar. Hier müssen wir

Tabelle 1 Signalbilder

Bezeichnung	Signalbilder: Tageszeichen	Signalbilder: Nachtzeichen	Begriff
Vf 0			Halt erwarten (x Nachtzeichen am „Ausfahrvorsignal")
Vf 1			Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit erwarten
Vf 1/2			„Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit" oder „Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h" erwarten
Vf 2			„Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h" erwarten

⊘ grün ⊘ gelb

Tabelle 2 Vorsignaltafeln

Bezeichnung	Signalbild	Begriff
So 3a		Standort eines Lichtvorsignals oder eines zweibegriffigen Formvorsignals
So 3b		Standort eines dreibegriffigen Formvorsignals
So 3c		Standort eines im verkürzten Bremswegabstand stehenden Lichtvorsignals oder zweibegriffigen Formvorsignals
So 3d		Standort eines im verkürzten Bremsabstand stehenden dreibegriffigen Formvorsignals

Kompromisse machen. Faustregel: Der Vorsignalabstand soll mindestens eine Zuglänge betragen. Zweckmäßig ist aber dabei, einen einmal gewählten Verkürzungsmaßstab einzuhalten. Zum Beispiel könnten für große (Ausstellungs-)Anlagen rund 1:4 und kleine (Heim-)Anlagen rund 1:8 akzeptable Verhältnisse sein.
Beim Betrachten der in den Tabellen 4 und 5 erfaßten Angaben wird auffallen, daß für die Nenngröße TT bei einer Verkürzung 1:4 bzw. 1:8 ein Gesamtverhältnis zum Vorbild von 1:500 bzw. 1:1000 entsteht. Bemerkt sei noch, daß beim Vorbild die Vorsignalabstände um 5% unterschritten bzw. um 50% überschritten werden dürfen.
Das Kapitel Formvorsignale müssen wir mit einem kleinen Wermutstropfen beenden. Modelle von dreibegriffigen Formvorsignalen mit beweglichem Zusatzflügel werden wir im Handelssortiment vergeblich suchen.
Aber auch beim Vorbild sind durch den Austausch gegen Lichtsignale die Formvorsignale mit Zusatzflügel schon recht selten geworden, und ihre Tage dürften bald gezählt sein.

Tabelle 3 Hauptabmessungen der Signale So 3 und So 4

	So 3a (groß)			So 3 (klein)			So 4 (hoch)		So 4 (quadratisch)	
	a	b	c	a	b	c	a	b	a	b
Vorbild	750	1 120	535	480	770	345	400	1 600	750	750
H0	8,6	12,9	6,1	5,5	8,9	4,0	4,6	18,4	8,6	8,6
TT	6,3	9,3	4,5	4,0	6,4	2,9	3,3	13,3	6,3	6,3

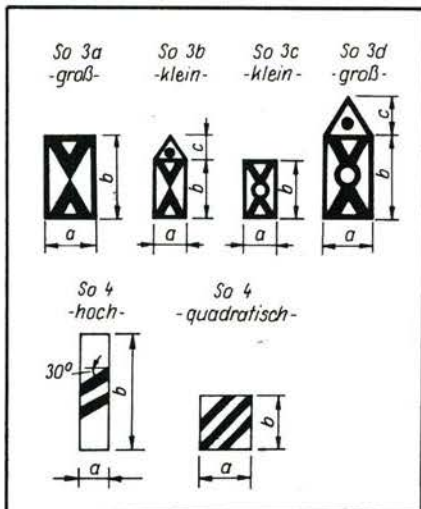
Tabelle 4 Vorsignalabstände

Vorbild	400m	700m	1000m
H0 unverkürzt (cm)	460	805	1150
Verkürzung ≈ 1:4 (cm)	120	200	280
Verkürzung ≈ 1:8 (cm)	60	100	140
TT unverkürzt (cm)	332	581	830
Verkürzung ≈ 1:4 (cm)	80	140	200
Verkürzung ≈ 1:8 (cm)	40	70	100

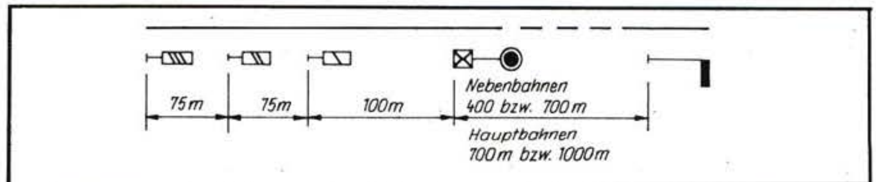
Tabelle 5 Bakenabstände

Vorbild	75m	75m	100m
H0 unverkürzt (cm)	86,3	86,3	115,0
Verkürzung ≈ 1:4 (cm)	21,0	21,0	28,0
Verkürzung ≈ 1:8 (cm)	10,5	10,5	14,0
TT unverkürzt (cm)	62,3	62,3	83,0
Verkürzung ≈ 1:4 (cm)	15,0	15,0	20,0
Verkürzung ≈ 1:8 (cm)	7,5	7,5	10,0

5



6

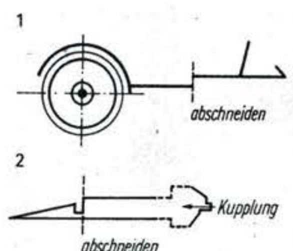


5 Arten von Vorsignaltafeln und Baken
6 Die bei der DR zulässigen Vorsignalabstände
Fotos und Zeichnungen: Verfasser

Neue Kupplung für die Stirnseite der BR 35 des VEB BTTB

Für diese kleine Bastelei werden ein Seitenschneider, einige kleine Teile, vollständiges Lötmaterial, eine schmale Flach- oder Spitzzange sowie eine alte und neue Kupplung benötigt. Zuerst wird der Vorläufer aus der Verankerung herausgenommen. Dann schneidet man die Kupplung des Vorläufers genau im Knickwinkel ab (Abb. 1). Von dem Reststück wird mit der Feile die Farbe beidseitig entfernt. Jetzt werden die alte und die neue Kupplung nach der Beschreibung von G. Gorges („me" 8/81, S. 243) zusammengebaut. Danach wird der Kupplungsschaft an der so entstandenen Kupplung an der Halteöse abgetrennt (Abb. 2). Dann ist die Farbe mit der Feile vom Kupplungsschaft zu entfernen. Der Rest des Kupplungshakens muß nun aufgelötet und von beiden Seiten verzinnt werden. Wer ganz sauber arbeiten möchte, kann das verzinnte Stück mit schwarzer Farbe versehen. Der Vorläufer wird nun wieder in die Verankerung eingesetzt. Jetzt ist die Kupplung nur noch zu justieren.

Text u. Zeichnungen:
C. Blechschmidt, Mühlhausen (12 Jahre)



1 Entfernen der alten Kupplung am Vorläufer
2 Abzutrennender Kupplungsschaft

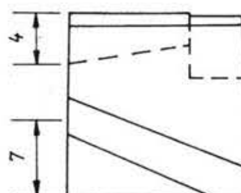
TT-BR 110 erhält Regelspitzensignale

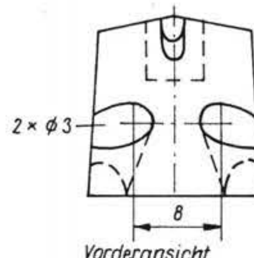
Durch das Anbringen von Regelspitzensignalen an der BR 110 vom BTTB wird eine vorbildgerechte Beleuchtung erreicht. Nachfolgende Beschreibung beschränkt sich auf die Installierung dieser Beleuchtung an der vorderen Stirnseite, jedoch dürften keine Schwierigkeiten entstehen, wenn sie auch an der hinteren Stirnseite angebracht wird.

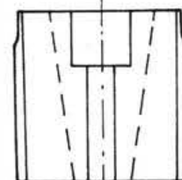
Demontage an der Vorderseite der Lok

– Kleines Ballaststück und Trittblech kühlerseitig aus dem Gehäuse entfernen,
– Einkerbungen in das Ballaststück sägen und entsprechend dem Durchmesser des Lichtleitkabels (abgekürzt LLK) nachfeilen (Abb. 1),
– Einkerbungen in das Trittblech nach Abb. 2 feilen, am Gehäuse die Bohrungen für die LLK nach folgender Reihenfolge anbringen:
a) Die Steinchen mit der reflektierenden Schicht aus den Lampenmulden entfernen, indem je Lampe von der Gehäuseseite her eine kleine Bohrung (Durchmesser 0,8 ... 1,0 mm) angebracht wird und somit die Steinchen herausfallen können.
b) Spitzenlicht mit einem Durchmesser von 0,8 mm vorbohren, auf exakte Mittigkeit und saubere Bohrung ist zu achten, dann 1,2 mm Durchmesser aufbohren,
c) Lampen vorbohren Durchmesser 1,2 mm, und anschließend aufbohren, Durchmesser 1,7 mm per Hand.
Die Bohrungen mit den Durchmessern von 1,8 mm und 1,2 mm können mit Bohrmaschinen gefertigt werden. Sehr gut ist die kleine PIKO-Spielzeugbohrmaschine dafür geeignet!
Nun können das LLK von 25 bis 30 mm Länge zugeschnitten (Durchmesser 1,25 mm für Spitzenlicht einmal, Durchmesser 1,75 mm für die Lampe zweimal) und an einem Ende 3 mm abisoliert werden.

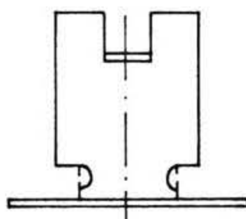
1



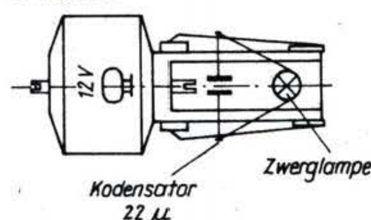




2



3



Zusammenbau des Spitzenlichts

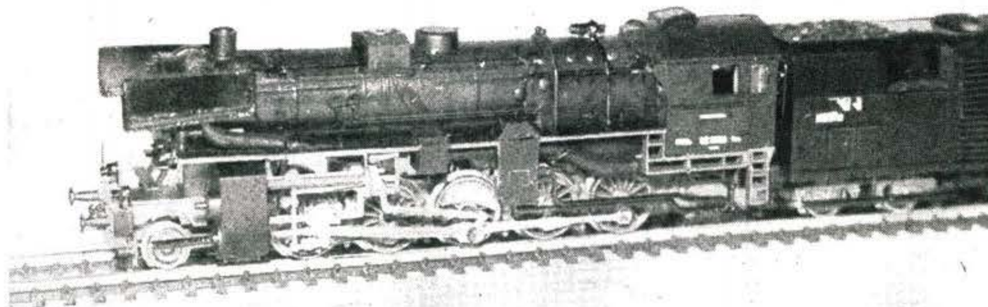
– LLK für Spitzenlicht (Durchmesser 1,25 mm) mit dem abisolierten Ende durch die Bohrung stecken und einkleben,
– Trittblech einsetzen,
– LLK für Lampen einsetzen und einkleben (Durchmesser 1,75 mm),
– Ballaststück einsetzen, LLK in die Kerben legen und einkleben, gleiches geschieht mit dem Ballaststück,
– die eventuell überstehenden Enden an der Frontseite mit einem nicht allzu warmen Lötkolben vorsichtig verschmelzen (den Lötzinn sparsam verwenden, sonst entsteht eine zu große Lötzinnase).

Anschließen der Elektrik

– die Zwerglampe an den Motor anlöten (Abb. 3), parallel zum 22-µ-F-Kondensator,
– die Innenseite des Gehäuses, direkt über der Glühlampe, mit Alufolie auskleiden, damit das Licht nicht so streut,
– zum Führerhaus hin mit schwarzem Papier bekleben, um ein Durchscheinen des Lichtes zu verhindern.

Text und Zeichnungen: St. Parthim, Karl-Marx-Stadt

H0-BR verändert



Obwohl die 52er von PIKO recht gut detailliert ist, entspricht sie ihrer Vorbildlok doch nicht ganz, da die Ausführung den Zustand nach 1945 darstellt. Das Vorbild, die 52 2006, kam nach dem zweiten Weltkrieg in die USA. Um die Modellok nun in der Ursprungsform einzusetzen, sind folgende Arbeiten nötig:
– Anbringen von Witte-Windleitblechen (siehe auch „me" 2/1979, S. 62)
– Auswechseln des Speichen-Laufradsatzes gegen einen Scheibenradsatz (geeignet sind TT-Radsätze des LVT mit Original-Vorlaufachse)
– Anbringen von Kolbenstangenschutzrohren
– Verkleiden der am Umlauf befindlichen Pumpen
– Verlegen des Turbogenerators auf Kesselscheitel vor Führerhaus und Anbringen der erforderlichen Leitungen
– Umlackieren der gesamten Lok in feldgrau, einschließlich Radsätze, Rahmen und Stangenauskehlungen
– Abblenden der Laternen
Sind diese Arbeiten ausgeführt, hat man die Kondens-52er so vor sich, wie sie ursprünglich fuhr. Das Foto zeigt die Lok vor der endgültigen Lackierung, so daß die einzelnen Umbauarbeiten gut sichtbar sind.

Text: R. Brömer, Jena
Foto: U. Zaumseil, Jena

Horst Kohlberg (DMV), Erfurt

H0/H0$_e$-Heimanlage Langen-Waldau

Die vor rund 30 Jahren entstandene Heimanlage wurde mehrmals verändert und ist in einem Abstellraum fest eingebaut. Dargestellt wird die DRG Anfang der 30er Jahre, als die alten Länderbahn-Fahrzeuge noch vorherrschten.

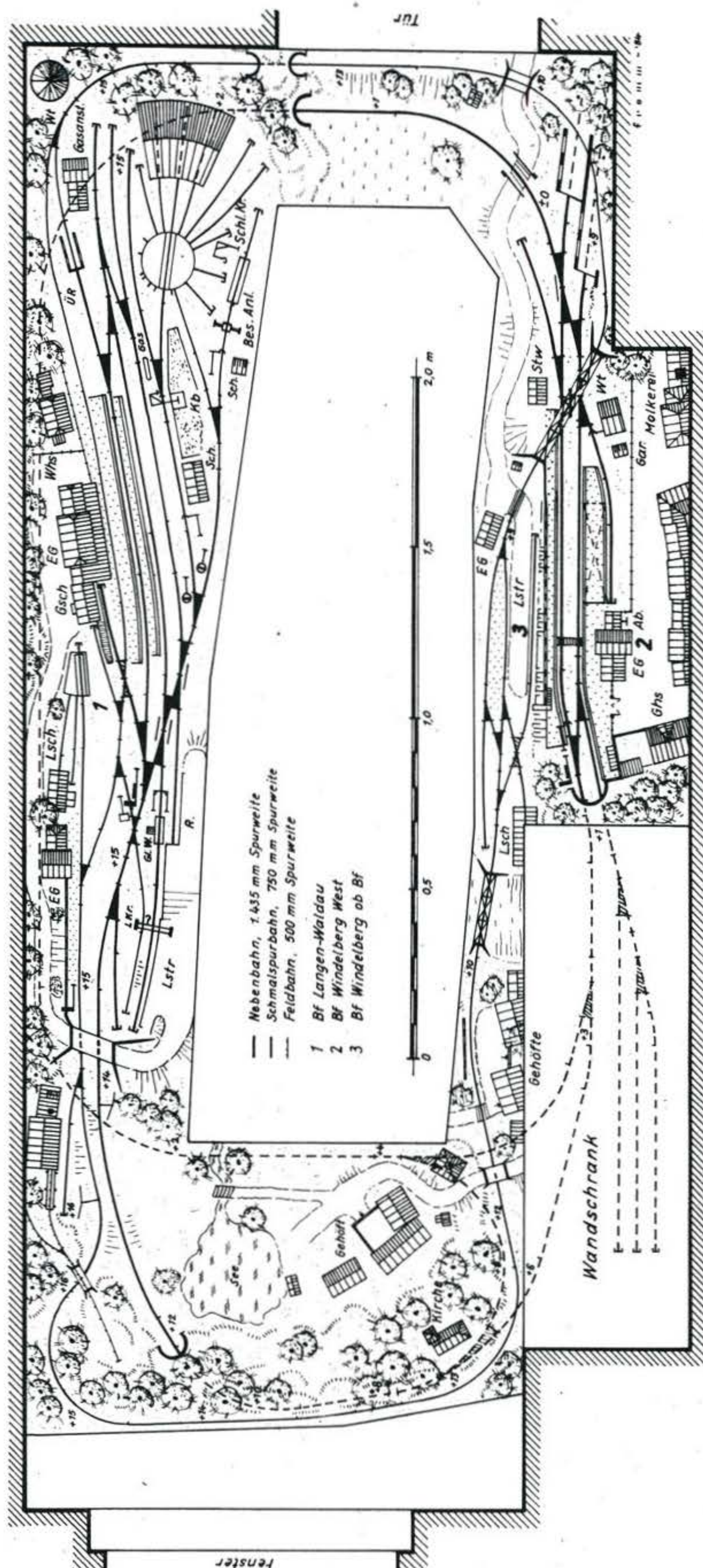
Die Anlage selbst hat kein direktes Vorbild. Nach Vorbildern im Südthüringer und westsächsischen Raum entstanden verschiedene typische Eisenbahngebäude und technische Anlagen. Der Bahnhof Langen-Waldau ist Endpunkt der regelspurigen Nebenbahn aus Westhausen. In Langen-Waldau – hier befindet sich auch kein kleines Bw – beginnt eine schmalspurige Kleinbahn nach Steinbach, genannt Langen-Waldauer Kreisbahn (LWKB).

Als Vorbild diente in etwa die ehemalige Trusebahn. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse im Mittelgebirge wird in Langen-Waldau von der Kleinbahn das DRG-Gelände, so u. a. die Umlade-

1 Der Sonderzug aus „Langenschwalbachern" wird von der T 26 umgesetzt. Der Zug mußte geteilt werden, da ein Wagen einen „Heißläufer" hatte. Der einzelne Reisende auf dem Bahnsteig hat den ganzen Rangiervorgang verschlafen und eilt nun zur Sperre, damit der Bus zum Ort nicht ohne ihn abfährt. Es sind immerhin 2 km Fußweg. Das im Bild sichtbare Läutewerk wird übrigens von Mitgliedern der AG 4/1 Erfurt in Kleinserie hergestellt.

2 Lokparade im Bw Langen-Waldau.
Auf der Drehscheibe wird gerade eine 97er, ex pr T 26, gedreht. Vor dem Schuppen stehen Loks der BR 74 (ex pr T 11), 92 (ex pr T 13), BR 55 (ex pr G 7) und eine Kö. Im Hintergrund ist die Gasumfüllstation zu sehen. Früher gab es noch keine elektrische Zugbeleuchtung. Alle Personenwagen hatten unter dem Wagenboden einen Gaskessel, in den ein spezielles Gas eingefüllt wurde. Bei Dunkelheit mußte das Zugpersonal in den Wagen für Beleuchtung sorgen. Das Gas wurde von bahneigenen Gaswerken mit Gastransportwagen zu den Bahnhöfen gefahren und dort in stationären Anlagen umgefüllt. Das Vorbild dieser Station stand einmal im Bahnhof Greiz.

3 Auf Bahnhof Windelberg ob. Bahnhof ist der Personenzug 1932 eingetroffen.
Zur Sommerzeit wird der vorhandene Aussichtswagen sehr gern von den Reisenden benutzt. Der Reisende links im Bild ist ein Vertreter für Seifen. Er hofft in diesem ländlichen Gebiet auf gute Geschäfte.



1



2



3



4



5



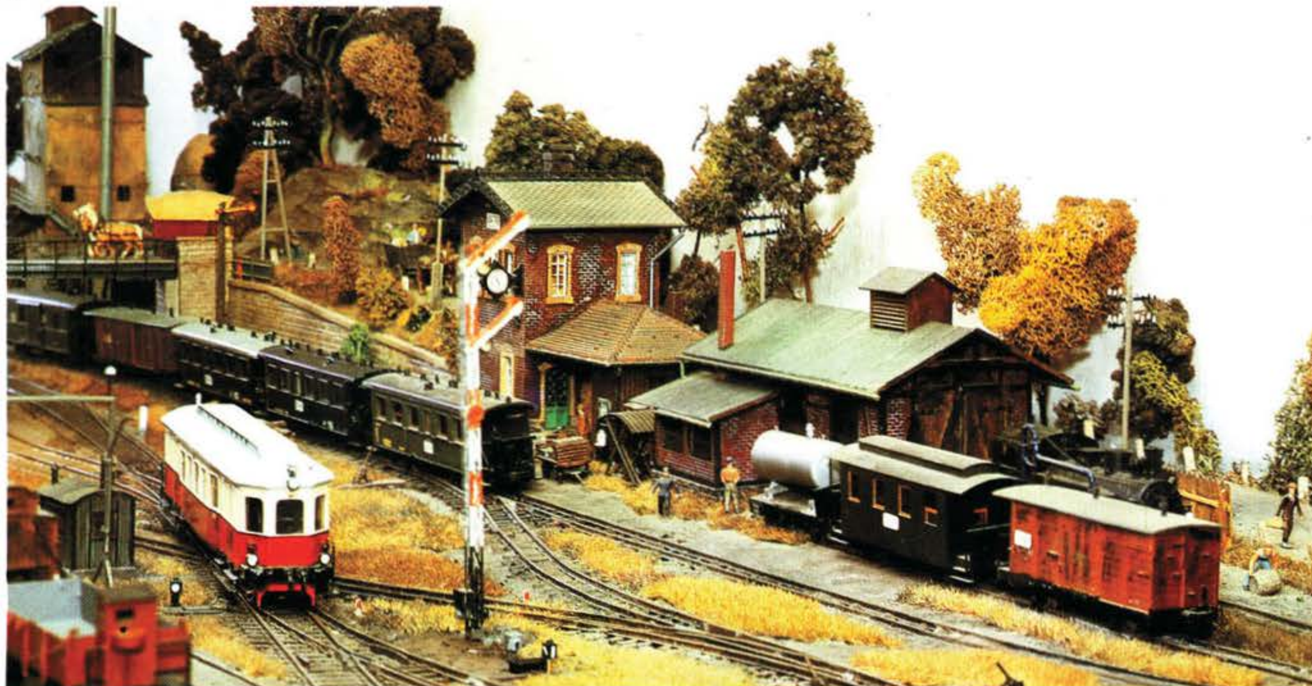
6



7



8



anlage für Stückgut und Verladeanlage, für Schmalspurfahrzeuge mitbenutzt. Nördlich von Langen-Waldau befinden sich größere Steinbrüche. Diese Steinbrüche werden durch eine 500-mm-spurige Feldbahn mit dem Schotterwerk verbunden. Der Gleisanschluß zum Schotterwerk wird von der Schmalspurbahn bedient.
Der Bahnhof Windelberg West ist ein Durchgangsbahnhof und liegt am Stadtrand einer mittleren Industriestadt. Unmittelbar am Bahnhof beginnt der Windelberg-Tunnel. In Windelberg West befindet sich ein kurzer Bahnsteig für Triebwagenzüge. Die Triebwagen übernehmen den Berufsverkehr von und bis zu einer Steinkohlengrube. Die Gleise führen links neben der Tür unter einem Überführungsbauwerk bis zur Grube. Die Strecke führt dann in den eingebauten Wandschrank. Auf den hier befindlichen Abstellgleisen stehen kleinere Zuggarnituren. Oberhalb von Windelberg West liegen die Gleise einer 750-mm-spurigen Nebenbahn, es ist der obere Bahnhof in Windelberg. Windelberg ob. Bahnhof hat allerdings keine Gleisverbindung zur regelspurigen Hauptbahn.
Alle Gleise und Weichen entstanden im Selbstbau unter Verwendung von 2,5-mm-starkem Neusilberprofil und Plast-Schwellenband. Die selbstgebauten Weichenantriebe wurden mit Spulen der PIKO-Weichen ausgerüstet.
Die Weichen für die Schmalspurbahn werden von Hand mittels Stellhebel bewegt und durch eine kleine Federmechanik „verschlossen".
Alle Gleise wurden vorbildgerecht eingeschottert. Die Drehscheibe vor dem Lokschuppen ist ein exakt nachgebautes Modell einer 12-m-Drehscheibe. Sie wird ebenfalls per Hand mittels Schneckenantrieb unter der Anlage bedient.
Fast alle Hochbauten wurden nach Vorbildern selbst gebaut. Als Material haben sich dabei Mauerstein-Plast-Platten und dünnes Sperrholz bewährt. Teilweise sind aber auch nur handelsübliche Bausätze abgeändert worden.
Das Empfangsgebäude von Langen-Waldau entspricht genau der Bauform, die noch heute auf vielen Bahnhöfen im mitteldeutschen Raum anzutreffen ist.
Nach den schon vielfach bekannten und beschriebenen Methoden wurde die Landschaft mit Holzspanten, Stoffresten, Leim und Gips angefertigt. Die Felspartien entstanden aus Schaumstoff-Verpackungsmaterial, das trotz seiner großen Leichtigkeit sehr stabil ist und sich vorzüglich zum Geländebau eignet.
Wiesen und Grasflächen wurden mit Grasmatten „bepflanzt". Die Bäume wurden aus Goldrute, Moosen oder Plastschwämmen hergestellt. Letztere mußten noch auf kleine Äste geklebt und farblich behandelt werden.
Alle Triebfahrzeuge entstanden in eigener Werkstatt und erhielten meist erste Plätze bei den Modellbahn-Wettbewerben. Es wurden aber auch geeignete Fahrzeuge der Modellbahnindustrie umgebaut, vor allem Schmalspurfahrzeuge. Alle Wagen der Bauart Langenschwalbach (alte Ausführung) wurden im Ätzverfahren hergestellt, ebenso der kombinierte Gepäck-Post-Personenwagen der Trusebahn. Gleiches trifft auch für die Straßenfahrzeuge zu, wie z. B. ein alter Vomag-Omnibus.
Viele Anregungen, die auf dieser Heimanlage verwirklicht wurden, beruhen auf langjährigen Erfahrungen. Viele davon können der „Kleinen Modellbahnbücherei" entnommen werden, die in den 70er Jahren im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen erschienen ist.

9



4 Das Vorbild dieses Schotterwerkes steht im Südthüringer Raum. Auf der Anlage des Verfassers wird der fertige Schotter mit der LWKB abgefahren. Auf der alten Sturzbühne steht die Dampflok der Feldbahn mit Kipploren. Die Lok entstand nach einem Foto und hat 6-mm-Spurweite. Als Antrieb wurde ein umgebauter PIKO-Motor verwendet!

5 Der Versuchstriebwagen bei der Ausfahrt. Das Vorbild dieses Fahrzeuges wurde von der Waggonfabrik Wismar entwickelt und 1925 erstmals vorgestellt. Der Triebwagen hatte auf einem Drehgestell Stangenantrieb. Später erhielt er die Bezeichnung VT 851. Das Gittermastsignal wurde aus mehreren selbstgebauten Teilen zusammengelötet.

6 Verladeszene auf dem Ladegleis im Bahnhof Langen-Waldau. Über eine fahrbare Verladerampe werden die Pferde in einen G-Wagen verladen. Interessiert beobachtet der Rangiermeister Wetzmann diesen Vorgang. Im Hintergrund steht ein Überlade-Bockkran. Mit diesem können Stückgüter von der Schmalspurbahn übernommen werden. Auch dieser Bockkran ist Eigenbau, voll funktionsfähig und entstand nach einer Zeichnung aus dem schon erwähnten Buch von G. Fromm.

7 An der Bekohlungsanlage steht eine 36er, ex pr P 4. Diese Lok brachte einen Sonderzug mit „Luftschnappern" in das landschaftlich reizvoll gelegene Langen-Waldau. Die beiden Kohlenlader betrachten staunend diese Lok, die sich nur selten nach hierher verirrt. Auch diese Lok ist ein Eigenbaufahrzeug. Der Kohlenkran ist ebenfalls voll funktionsfähig und wurde nach einer Zeichnung aus dem Buch von G. Fromm gebaut.

8 Der Triebwagen verläßt Langen-Waldau. Um Erfahrungen mit Verbrennungsmotor-Triebwagen zu sammeln, wurde auf dieser Strecke auch der Versuchstriebwagen der DRG von 1925 eingesetzt. Das alte Gittermast-Signal muß bald ausgewechselt werden, da es durch einen entgleisten Schmalspurwagen angefahren wurde. Es funktioniert aber immer noch! Im Hintergrund das Empfangsgebäude der LWKB mit Lokschuppen. Der Mann neben dem Unkrautbekämpfungswagen hat nicht bedacht, daß die Kamera alles sieht!

9 Auch schon damals kam dem Kraftverkehr die Aufgabe zu, die Fläche zu erschließen. Dieser KOM hat Mühe, sich auf den kurvenreichen Straßen um den Windelberg zu schlängeln.

Fotos: W. und J. Albrecht, Oschatz

Das neue H0-Lokmodell 03 2157

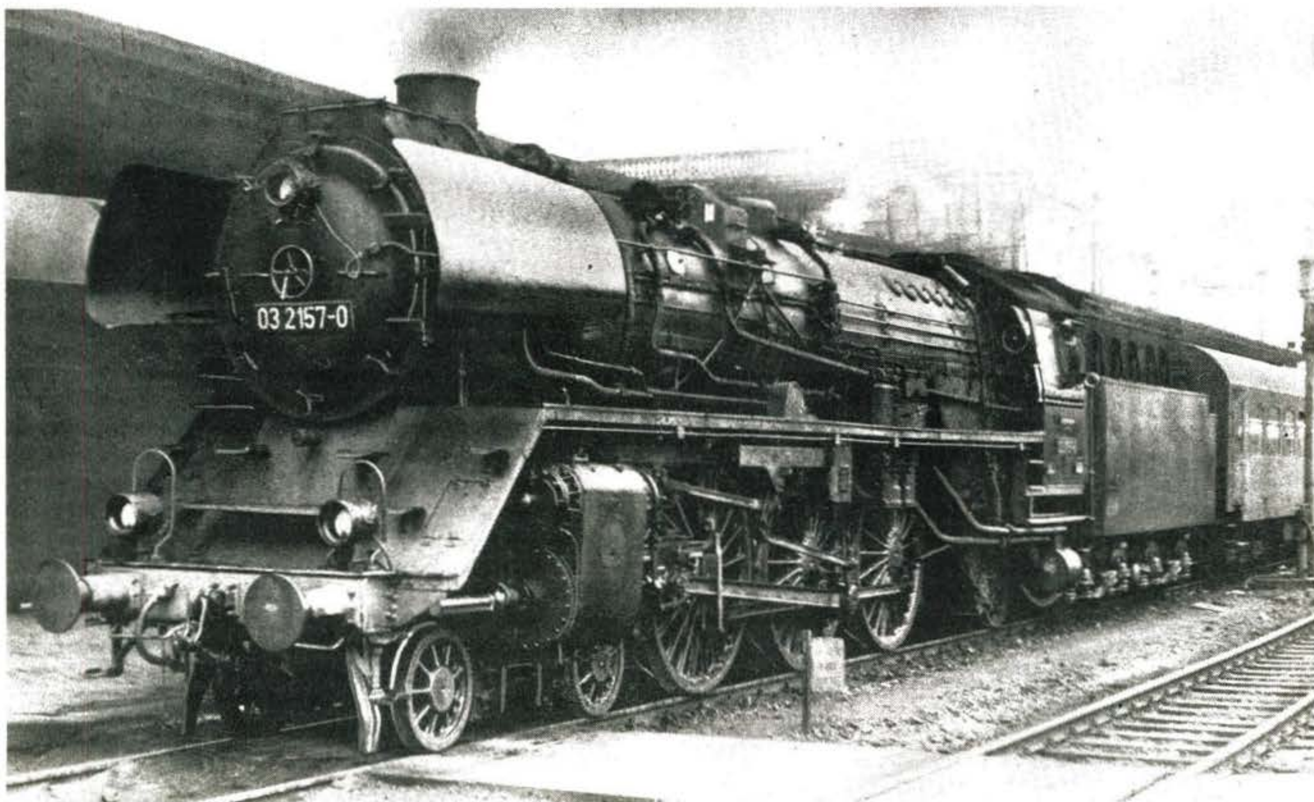
Wie bereits in den Heften 3 und 5/83 des „me" berichtet, entwickelte der VEB PIKO das Modell einer Schnellzugdampflokomotive der rekonstruierten Baureihe 03^{0-2} der DR in der Nenngröße H0. Sie präsentiert die letzte Entwicklungsstufe der Dampflokomotiven in der DDR und setzt ihnen ein würdiges Denkmal.

In den Jahren 1969 bis 1975 erhielten 52 Maschinen der zweizylindrigen BR 03 Rekokessel von den abgestellten Lokomotiven der BR 22, die durch die fortschreitende Elektrifizierung der Strecken im mitteldeutschen Raum überflüssig und anschließend ausgemustert wurden. Allerdings befanden sich die Neubaukessel der BR 22 noch in einem guten Zustand. Obwohl die BR 03 ursprünglich nicht für eine Rekonstruktion vorgesehen war, wurden die 22er Kessel in diese Loks eingebaut. Diese Kessel sind bis auf wenige Details mit den Kesseln der BR 41 (Reko) identisch. So lag es nahe, daß der VEB PIKO auf der Grundlage des H0-Modells der BR 41 (Reko), die 03^{0-2} in das Fertigungsprogramm aufnahm. Gleich sei aber vorweggenommen, daß durch eine Reihe von wiederverwendeten Baugruppen der BR 41 einige Kompromisse in Kauf genommen werden mußten. Dazu gehören die vier Sandfallrohre auf jeder Kesselseite (BR 41), obwohl die BR 03^{0-2} (Reko) gemäß dem Vorbild nur drei Sandfallrohre haben dürfte. Weiterhin hat der Sandkasten des neuen Modells abgerundete Kanten (das Vorbild eckige), und die Luftpumpe müßte weiter in Richtung der Rauchkammer liegen. Da das Führerhaus ebenfalls von der 41er stammt, stimmen die Sichtblenden an den Sichtfenstern nicht exakt mit dem Vorbild überein. Hinzu kommen vier der eigentlich nur drei erforderlichen Sandfallrohre, vier statt drei seitliche Lüftungsklappen im Führerhausdach. Der Stehkesselträger liegt um etwa 2 mm zu weit vorn, und die Anordnung des Zulaufbehälters zur Kolbenverbundmaschine befindet sich genau über der Treibachsmitte. Er müßte aber weiter vorn – zwischen Kuppel- und Treibradsatz – liegen. Da die Kuppelradsätze, der Treibradsatz, sämtliche Steuerungsteile, Treib- und Kuppelstangen sowie die Scherenbremsnachbildung vom Modell der BR 01^5 übernommen wurden, ergab sich zwangsläufig ein Achsstand zwischen Kuppel- und Treibradsatz von 26,4 mm (statt 25,9 mm). Das Drehgestell, ebenfalls von der BR 01^5 übernommen, erhielt Radsätze mit einem Raddurchmesser von 9,8 mm (Vorbild 850 mm). Deshalb konnte das Modell nur aus der Nummernreihe von 03 123 bis 03 163 ausgewählt werden, denn die Laufräder hatten ab der 03 164 bereits einen Durch-

Beheimatung der Vorbildlok nach der Rekonstruktion

Die 03 157 erhielt nach der Rekonstruktion die EDV-Nummer 03 2157-0.
Der Kessel der 22 027 wurde im August 1970 eingebaut.
Die Modell-Anschrift lautet: Rbd Magdeburg, Bw Magdeburg.
Stationiert war diese Lok
vom 1. 9. 1970 bis 19. 2. 1974 in Bw Magdeburg,
vom 20. 2. 1974 bis 21. 3. 1974 im Bw Halberstadt,
vom 22. 3. 1974 bis 30. 8. 1975 im Bw Magdeburg,
vom 1. 9. 1975 bis 24. 9. 1978 im Bw Halberstadt und
vom 25. 9. 1978 bis 16. 4. 1979 Heizlok in der Einsatzstelle Magdeburg-Rothensee, danach im Bw Stendal abgestellt und später verschrottet.
M. I.

1



2



1 Das Vorbild des neuen PIKO-Modells im Magdeburger Hauptbahnhof abfahrbereit vor einem D-Zug in Richtung Stendal.

2 Ein Vergleich mit dem Vorbildfoto zeigt, wie detailliert das Modell nachgestaltet wurde. Die im Text beschriebenen Kompromisse sind ebenfalls erkennbar.

3 Für die PIKO- 03 wurde ein neuer Hauptrahmen konstruiert. Gemäß dem Vorbild sind die Rahmenseiten durchbrochen.

4 Auch der Vorderrahmen ist ein neues Teil. Er ist ebenfalls sehr zierlich und mit durchbrochenen Rahmenseiten gestaltet. Außerdem sind die Rangiertritte und Schienenräumer mit angespritzt. Zusammen mit dem Hauptrahmen wirken diese Teile bestechend echt.

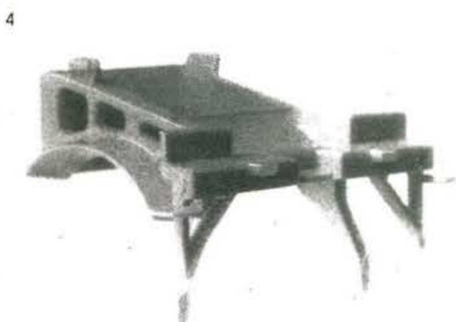
5 Neu ist u. a. auch der Zylinderblock der Reko-03^{0-2}.

Fotos: 1 A.-D. Lenz, Berlin 2, Archiv, 3 bis 5 J. Steckel, Berlin

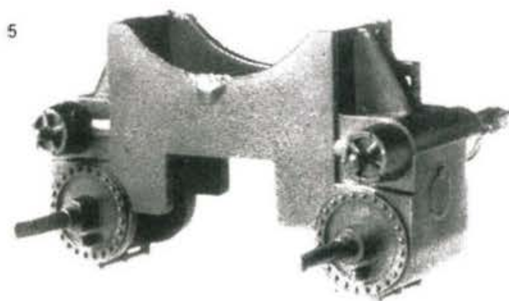
3



4



5



messer von 1000 mm. Der VEB PIKO wählte für sein Modell die Loknummer 03 157 bzw. 03 2157-0 aus.

Obwohl eine große Zahl von Teilen der BR 41 und 01^5 für das neue Modell verwendet wurden, bekam die 03 2157 als erstes PIKO-Dampflokmodell einen neuen, durchbrochenen Rahmen. Dadurch wirkt das Fahrgestell dieses Modells wesentlich filigraner, als etwa die BR 01^5 oder 41.

Neu sind auch der durchbrochene Vorderrahmen, das Laufdrehgestell, der Zylinderblock, der Rauchkammerträger, die Abdeckung für den Steuerungshebel auf dem Umlauf, die Steuerstange, der Steuerungsträger und die Gleitbahn. Von dem Modell der BR 41 (Reko) wurden außerdem Kessel und Umlaufblech verwendet.

Als Zurüstteile werden Schutzkappen, die auf dem Umlaufblech über dem Steuerbock zu befestigen sind, mitgeliefert. Das Anbringen der Zurüstteile ist in der Bedienungsanleitung genau dargestellt. Dabei ist besonders zu beachten, daß die dünne Spritzhaut an den auf der Unterseite der Umlaufbleche sichtbaren Löchern mit einem Bohrer zu durchstoßen sind. Danach kann der Zapfen der Abdeckplatte von oben eingesteckt und verklebt werden.

Gekuppelt ist das Modell mit dem bekannten Triebtender (Kohlentender) der BR 01^5.

Obwohl die genannten Kompromisse eingegangen wurden, weist die 03 2157-0 typische Merkmale des Vorbilds auf. Alles in allem also ein gelungenes und in einigen Details weiterentwickeltes PIKO-Modell.

dr.

Vergleich der Abmessungen Vorbild/Modell

	Vorbild	1:87	Modell
Treib- u. Kuppelraddurchmesser	2 000 mm	23,0 mm	23,0 mm
Laufraddurchmesser, vorn	850 mm	9,8 mm	9,8 mm
Laufraddurchmesser, hinten	1 250 mm	14,4 mm	14,3 mm
Länge über Puffer	23 905 mm	274,8 mm	278,0 mm
Achsstand Drehgestell	2 200 mm	25,3 mm	25,3 mm
Achsstand Kuppel-Treibachsen	2 250 mm	25,9 mm	26,4 mm
Gesamtachsstand	12 000 mm	137,9 mm	137,5 mm

Dr. Michael Huth (DMV), Dresden

Spitzenleistungen auf vielen Gebieten

Über das 15. Zentrale Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner"

Anläßlich des 35. Jahrestages der Gründung unserer Republik konnte in allen Bereichen des gesellschaftlichen Lebens eine positive Bilanz gezogen werden. Auch das 15. Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner" kann in der nunmehr 20jährigen Geschichte dieser Veranstaltungen mit dem Prädikat „ausgezeichnet" bewertet werden. Alle Exponate zeugten von einem sehr hohen Niveau. Die bisherigen Leistungsunterschiede zwischen den Bezirksverbänden sind bei gleichzeitigem Niveauanstieg überwunden worden.

Verhältnis war ausgewogen
Da der Ausschreibungsmodus unverändert blieb, beteiligten sich etwa 20 Mannschaften an diesem zentralen Erfahrungsaustausch bzw. bewarben sich um Diplome und Ehrenpreise. Quantitativ bedeutsam ist die zunehmende Teilnahme von Jugendgruppen in der Altersgruppe 10 bis 14 Jahre. Waren es 1980 11 % der teilnehmenden Mannschaften, so stieg der Anteil 1982 auf 26 %. 1984 wurden 35 % erreicht. Das sind sieben Jugendgruppen von insgesamt 20 Mannschaften. Interessant ist auch die Verteilung der Exponate auf die Kategorien: Mit sieben Exponaten hat die Gruppe „Modelle, Modellbautechnologie" die über viele Jahre gehaltene Spitze an die Gruppe „Dokumentation" abgegeben. Sie war mit neun Exponaten am stärksten vertreten. Bei drei Exponaten in der Kategorie „Elektrotechnische Schaltungen" und keinem Bewerber in der Kategorie „Elektronische Schaltungen" ergab sich erstmalig ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Modellbaukategorien mit insgesamt neun und Dokumentation, Neuerung mit zehn Exponaten. Dies hat sich positiv auf die in zwei Gruppen tätig gewesene Jury ausgewirkt. Die Teilung der Juryarbeit hatte sich bereits 1980 in Forst bewährt. Bei einer durchschnittlichen Verteidigungszeit von 30 Minuten je Exponat waren ein tieferes Eindringen und ein lebhafter Erfahrungsaustausch möglich.
Schließlich gelang es 1984 noch besser, sich stärker mit den Erfahrungen anderer vertraut zu machen und für die eigene Arbeit zu nutzen.

Öffentlichkeitsarbeit hatte große Resonanz
Einer Empfehlung des Ministeriums für Volksbildung folgend, wurden die Exponate erstmalig auch der Öffentlichkeit zugänglich. Durch eine lokale Pressenotiz in Vorbeitung und Durchführung des Spezialistentreffens „Junger Eisenbahner" haben sich interessierte Magdeburger Bürger und Gäste der Stadt die Exponate angesehen. Noch zahlreicher waren jedoch die Vertreter der Magdeburger Oberschulen, vorrangig die stellvertretenden Direktoren für außerunterrichtliche Arbeit, unserer Einladung gefolgt. Sie haben sich ebenfalls von der Leistungsfähigkeit und den Zielen und Methoden der Jugendarbeit unseres Verbandes überzeugt. Dabei kamen die thematische Vielfalt und auch die Qualität der vorgestellten Exponate gut an. Nach Besichtigung der Exponate fanden Fachgespräche mit den Vertretern der Schulen und der Abteilung Volksbildung beim Rat der Stadt Magdeburg statt. Unserer Verbandsarbeit wurde eine hohe Anerkennung bescheinigt. Bleibt zu hoffen, daß es der Jugendkommission des Bezirkes Magdeburg gelingt, sich den Verpflichtungen aus dem positiven Echo zu stellen. Der Ruf nach Unterstützung der außerunterrichtlichen Arbeit durch Vermittlung von AG-Vorsitzenden wird nicht ausbleiben.

1



Von Saßnitz bis Dresden
Die AG 5/14 Saßnitz nimmt schon seit vielen Jahren mit Erfolg am Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner" teil, konnte mehrere Ehrenpreise und in den Jahren 1980, 1982 und 1984 hintereinander ein Diplom erringen. In Magdeburg stellte die Jugendgruppe (Altersstufe 10–14 Jahre) ihre Dokumentation „Zahlenstrahl zur Geschichte der Eisenbahn" vor, die großen Anklang fand. Wenn wir im nächsten Jahr das Jubiläum „40 Jahre Eisenbahn in Volkes Hand – 150 Jahre deutsche Eisenbahnen" begehen, dann ist ein solcher „Zahlenstrahl" als Ausstellungs- und Dokumentationsmittel hervorragend geeignet, die historische Entwicklung anschaulich darzustellen.
Ebenfalls zur besonderen Nachnutzung zu empfehlen ist das Exponat der Pioniereisenbahn Dresden. Nach mehreren Ehrenpreisen zu den vorangegangenen Spezialistentreffen konnte der Pioniereisenbahn Dresden für das Exponat „Fahrkartenprüfer" diesmal ein Diplom verliehen werden. In Zusammenarbeit mit dem Reichsbahnamt Dresden haben die Pioniereisenbahner die rechtlichen und betrieblichen Voraussetzungen geschaffen, um in ehrenamtlicher Arbeit als Fahrkartenprüfer auf der Strecke Dresden – Schöne eingesetzt zu werden. Dazu wurden Arbeitsunterlagen für die Auskunftserteilung und die Fahrpreisermittlung beim Lösen bzw. Verkaufen von Fahrkarten im Zuge entwikkelt, für deren Nachnutzung sich inzwischen die Zugbegleiter-Heimatbahnhöfe Pirna und Bad Schandau interessieren. Durch die intensive, gezielte Fahrkartenkontrolle in dieser stark frequentierten Ausflugsrelation wird dem Reisenden einerseits seine Pflicht zur tarifgemäßen Zahlung des Fahrgeldes bewußt gemacht und andererseits durch die verbesserten Möglichkeiten der Reisendenberatung über Anschluß- und Tarifregelungen der Reiseservice spürbar verbessert. Die Pioniereisenbahner betonten, daß die zusätzlichen Verkehrseinnahmen nicht zum primären Maß-

1 Die AG 4/14 Gotha beteiligte sich zum ersten Mal am Spezialistentreffen. Mit dem Exponat „Von der Straße auf die Schiene" konnten die Jugendlichen einen Ehrenpreis erringen.

2 Unter Anleitung des Modellbahnfreundes Wolfgang Bahnert bastelten die Pioniere Güterwagenkästen in Pappbauweise.

Fotos: G. Sauerbrey, Erfurt

stab ihres Einsatzes gemacht werden dürfen. Dieser Feststellung schließen wir uns natürlich an, aber wenn solche Schichteinsätze mit Erlösen zwischen 80 und 200 M abschließen, dann verdient dieser Tatbestand Anerkennung. Eine solche ehrenamtliche Tätigkeit ist natürlich nicht an die Organisationsform einer Pioniereisenbahn gebunden. Überall dort, wo Patenschaftsbeziehungen zu Zugbegleiter-Heimatbahnhöfen bestehen oder aufgebaut werden sollten, kann damit die Liebe zum Eisenbahnerberuf durch direktes Miterleben und Mithandeln noch viel besser geweckt werden. Natürlich geht es nicht ohne Engagement, denn das, was die Dresdner Pioniereisenbahner uns vorgelegt haben und weiter ausbauen wollen, ist noch kein ausgetretener Pfad und daher zur Nachnutzung zu empfehlen.

2



Modellbau kam nicht zu kurz

Wenden wir uns einem weiteren Diplomträger zu. Die AG 6/46 Merseburg überzeugte auch diesmal mit einem Spitzenexponat. Meisterhaft ist es der Schülergruppe an der Hermann-Matern-Oberschule unter Leitung des bewährten Modellbahnfreundes Hans Zernick gelungen, eine Technologie für die Gestaltung einer Winterlandschaft vorzustellen. Bestechend ist die Einfachheit der eingesetzten Materialien. Schaumpolysterol wird durch Verkleben mit Mullagen bruchfest gemacht und mit mehreren Latex-Anstrichen (weiß) versehen. Durch das Bestreuen mit Kochsalz wird der wintertypische kristalline Schimmer erreicht. Dieses „Technologie-Stenogramm" kann das Exponat natürlich nicht vollständig beschreiben. Die Merseburger Freunde sollten die Möglichkeit nutzen, zu gegebener Zeit darüber im „me" zu berichten.

Ebenso große Anerkennung fand das Exponat „Technologie zur Herstellung von Natursteinmauerwerk für Modelle/Brückenbauwerke" der AG 7/68 Magdeburg. Es wurde mit dem Diplom des Präsidenten des DMV ausgezeichnet. Das Exponat zeigt das Modell eines Kreuzungsbauwerks im Raum Magdeburg-Rothensee im Vergleich zu einem Foto des Vorbildes, bei dem das Natursteinmauerwerk durch Einkerbung von Hartfaserplatten und einfacher farblicher Nachbehandlung der Kerben nachgebildet ist. Diese Technologie liefert trotz ihrer Einfachheit eine wesentlich vorbildgerechtere Nachbildung als das handelsübliche Modellpapier.

Das Diplom des Präsidenten der Rbd Magdeburg erhielt die Pioniereisenbahn (PE) Cottbus für eine Chronik über diese Bahn. Bei diesem Exponat wurden bekannte Traditionen der Jugendarbeit unseres Verbandes gepflegt. Bestechend war die graphische Gestaltung und die Einordnung in thematische Bilderrahmen.

Ebenfalls traditionell vertreten waren wieder DIA-Ton-Vorträge, so u. a. zur Geschichte der BR 01 (AG 6/54 Leipzig), zur Elektrifizierung der DR (PE Berlin) und zum Wiederaufbau der Strecke Straßberg – Stiege (AG 7/62 Thale). Dokumentationen wurden über die Eisenbahnstrecke Beucha – Trebsen (AG 6/52 Leipzig) und zur Strecke Plaue – Suhl mit dem 100jährigen Brandleitetunnel (AG 4/42 Suhl) gezeigt.

Auf dem Modellbausektor verdient das Modell der Kanalbrücke Eberswalde (AG 5/10 Eberswalde) besondere Erwähnung. Die Jury hat es wegen der hervorragenden Detailtreue und Qualität für den Modellbahnwettbewerb unseres Verbandes empfohlen. Weitere Themen waren:

– Bautechnologie Streckenelektrifizierung (AG 1/22 Berlin),
– störungsfreier Fahrbetrieb u. a. durch Weichen mit durchgehender Zunge (AG 8/3 Schwerin),
– Brückenbauwerk (AG 6/29 Halle),
– Technologie zur Herstellung von Nadelbäumen (AG 8/17 Hohen-Luckow)

Das letztgenannte Exponat erhielt einen Ehrenpreis des Vorsitzenden des Bezirksvorstandes Magdeburg des DMV. Bemerkenswert ist, daß die Pioniere aus Hohen-Luckow gleich in Magdeburg die Bauanleitungen zur Nachnutzung verteilt haben. Dieses Beispiel sollte schon beim nächsten Spezialistentreffen Verbreitung finden!

Mit ihrer Dokumentation „Jugendobjekt Museumszug" (Ehrenpreis) haben die Freunde der AG 3/58 Traditionsbahn Radebeul erneut erfolgreich an einem Spezialistentreffen teilgenommen und ihre spezifischen Aufgaben und Möglichkeiten dargestellt. Einem aktuellen verkehrspolitischen Anliegen war die Dokumentation der AG 4/41 Gotha zum Thema „Von der Straße auf die Schiene" gewidmet, die mit einem Modell der Wendeschleife Tabarz der Thüringer Waldbahn untersetzt war.

Rahmenprogramm fand großen Zuspruch

So zeigt alleine diese keinesfalls vollständige Aufzählung, daß wiederum Bewährtes neben neuen Ideen die Leistungsschau der „Jungen Eisenbahner" ausgezeichnet hat. Aus dieser guten Bilanz werden bereits jetzt die Schlußfolgerungen in Vorbereitung des 16. Spezialistentreffens, das 1986 im Rbd-Bezirk Erfurt stattfinden wird, gezogen. Die vielen guten Leistungen wurden durch ein beeindruckendes Rahmenprogramm gewürdigt. Im Dienstort Eilsleben, dem Ziel der Exkursion, konnten mehrere Dampflokomotiven, deren Verehrer auch unter den jungen Eisenbahnern sehr zahlreich sind, besichtigt werden. Die Bespannung des Sonderzuges von Blumenberg über Eilsleben nach Magdeburg mit der Lok 01 1512 und die Mitfahrt auf dem Führerstand der BR 65 bei Pendelfahrten zwischen dem Bahnhof und dem Lokschuppen bleiben unvergeßliche Erlebnisse. Ein herzliches Dankeschön geht an den Leiter der Einsatzstelle Eilsleben, Kollegen Ernst Dich, und seinem Kollektiv für die Gestaltung der erlebnisreichen „Dampflokstunden". Unser Dank gilt aber auch allen Eisenbahnern des Dienstortes Eilsleben, den Kolleginnen und Kollegen der Reichsbahn-Arbeiterversorgung Magdeburg, dabei besonders dem Kollegen Günter Otto. Alle haben durch ihre hohe Einsatzbereitschaft dazu beigetragen, daß das 15. Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner" zu einem großartigen Erlebnis wurde.

Nun geht es darum, die gewonnenen Erkenntnisse des 15. Spezialistentreffens sorgfältig zu analysieren.

Die schöpferische Umsetzung des Pionier- und FDJ-Auftrages und die konstruktive Nachnutzung der Ideen des 15. Spezialistentreffens sind nicht unvereinbar wie Feuer und Wasser. Sie sind das bewährte Konzept unserer Jugendarbeit.

Aufruf zum 7. Fotowettbewerb der Eisenbahnfreunde

Die Kommission Freunde der Eisenbahn beim Präsidium des DMV der DDR und die Gesellschaft Fotografie im Kulturbund der DDR, Bezirksvorstand Dresden, rufen alle Fotofreunde der DDR zum Farbdia- und Schwarzweiß-Fotowettbewerb zum Thema

„40 Jahre Eisenbahn in Volkes Hand – 150 Jahre deutsche Eisenbahnen"

auf. Dieses Jubiläum der Eisenbahn soll einen Wettbewerb in thematischer Vielfalt, unterschiedlicher fotografischer Bildauffassung und Darstellungsweise auslösen.
Im Mittelpunkt sollte vor allem der Mensch in seiner Beziehung zur Technik unter den Gegebenheiten der sozialistischen Gesellschaft stehen, aber auch dominierende technische und bauliche Errungenschaften und Traditionspflege können dargestellt werden.
Das Präsidium des DMV beruft in Verbindung mit der Gesellschaft für Fotografie eine Jury. Die Jury vergibt Diplome, Anerkennungs- und Sonderpreise.

Teilnahmebedingungen

1. Dia-Wettbewerb

– Jeder Einsender kann sich mit maximal fünf Farbdias (Außenkanten der Rahmen 5 cm × 5 cm oder 7 cm × 7 cm) beteiligen. Serien sind *nicht* zugelassen.
– Alle Dias müssen unter Glas gerahmt sein (Glasida oder Plasterahmen mit Glas)
– Kennzeichnung:
Name, Bildtitel, Bildnummer (laut Bildliste) müssen fest haftend an beliebigen Stellen des Diarahmens angebracht werden. Der Rahmen des aufrechtstehenden seitenrichtigen Dias muß in der linken unteren Ecke mit einem Farbpunkt von etwa 3 bis 5 mm Durchmesser gekennzeichnet sein.

2. Schwarzweiß-Fotowettbewerb

– Jeder Einsender kann sich mit maximal sechs Schwarzweiß-Fotos beteiligen. Bildserien zählen als ein Bild, werden nur geschlossen gewertet und müssen sich auf einer Fläche von 80 cm × 80 cm unterbringen lassen (Gestaltungsskizze beifügen).
Als Format der Fotos werden zwischen 24 cm (kleinste Seitenlänge) und 40 cm (größte Seitenlänge) zugelassen.
– Name, Bildtitel und Bildnummer laut Bildliste müssen auf der Bildrückseite vermerkt werden.

3. Allgemeines

– Jeder Bildautor muß seiner Bildkollektion eine Bildliste beifügen, die mit folgenden Angaben versehen ist:
– Name, Vorname
– vollständige Anschrift
– Bildtitel mit laufender Nummer.
– Altersangaben bei Autoren bis 18 Jahre (Stichtag – Einsendeschluß)
Für eventuelle Verluste oder Beschädigungen auf dem Postwege zum Veranstalter wird keine Haftung übernommen.

Termine

Einsendeschluß: 31. Mai 1985
– Jurierung: Juni/Juli 1985
– Rücksendung der abgelehnten Vorlagen: September 1985
– Alle Einsender werden über das Ergebnis der Jurierung und die weitere Verwendung informiert.
– Sämtliche Fotos sind an das Verkehrsmuseum Dresden
Kennwort: 7. Fotowettbewerb
8010 Dresden
Augustusstr. 1,
zu schicken.
– Die von der Jury zu treffenden Entscheidungen sind endgültig und verbindlich. Mit der Einsendung erkennt der Teilnehmer die Bedingungen an und bestätigt, daß er das Urheberrecht an den Dias bzw. Fotos besitzt und die Rechte abgebildeter Personen nicht verletzt werden.

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR, Präsidium
Kommission Freunde der Eisenbahn
Kulturbund der DDR
Bezirksvorstand Dresden
Gesellschaft für Fotografie

Berlin und Dresden,
Oktober 1984

Rezension

Autorenkollektiv;
Die Deutsche Reichsbahn von A bis Z;
transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1984, 352 Seiten, zahlreiche Abbildungen und Tabellen, 13,20 Mark

Der Titel dieser neuen Transpress-Edition läßt ein Lexikon vermuten. Ja und nein. Deutsche Reichsbahn aktuell, sozusagen als Momentaufnahme des Jahres 1982: Ja! Eisenbahnlexikon schlechthin? Nein!
Wer also über den derzeitigen, den modernen Stand der Deutschen Reichsbahn informiert werden möchte, dem sei der Griff nach diesem Buch wärmstens empfohlen, denn er wird tatsächlich umfassend unterrichtet, sei es, daß er sich Kenntnisse über die einzelnen Rbd-Bezirke, die elektrische Zugförderung, neuzeitliche Betriebsmittel oder Museumsfahrzeuge aneignen will. Auch S-Bahnen, Reisezug- und Güterwagen, Tarife und vieles andere wird man nicht vergeblich in dem handlichen Werk im Taschenbuchformat suchen.
Mehr als 800 Stichwörter geben dem Interessierten Antwort auf seine Fragen von der **A**blaufanlage bis zur **Z**usätzlichen Belohnung.
Als ebenso wertvoll beurteilt der Rezensent auch den Anhang, der u. a. Auskunft gibt über wichtige Abkürzungen bei der DR, technische örtliche Dienststellen, Dienstvorschriften, die wichtigsten Signale, Betriebslängen und den Personen- und Güterverkehr ab 1949. Beigegeben ist eine schematische Eisenbahn-Übersichtskarte der DDR, die neben den Strekken mit Reiseverkehr auch die reinen Güterstrecken ausweist.
Das Buch dürfte dem Berufseisenbahner wie dem Freund der Eisenbahn gleichermaßen wertvolle Hilfe sein, dem einen bei seiner täglichen Arbeit, dem anderen beim Hobby als Amateurhistoriker oder Modelleisenbahner.
Lothar Nickel

Dieser Titel wurde inzwischen an den Buchhandel ausgeliefert. Sollte er vergriffen sein, bitte die Leihmöglichkeiten in den Bibliotheken nutzen.

XXXI. Internationaler Modellbahnwettbewerb in Niesky

Ergebnisse und Tendenzen

Teilnehmer und Preise nach Ländern

Land	Anzahl d. Exponate	1. Preis	Sonderpreis	2. Preis	3. Preis	Anerkenn.-Preis	Summe
ČSSR	29	–	–	1	4	–	5
UVR	13	–	–	–	1	1	2
VRP	9	–	–	–	2	–	2
BRD	2	–	–	–	–	–	–
DDR	58	8	3	9	11	2	33
Summe	111	8	3	10	18	3	42

Niesky, die kleine Kreisstadt in der Oberlausitz, war vom 9. bis 12. Oktober 1984 Gastgeber des XXXI. Internationalen Modellbahn-Wettbewerbs. Die Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft Niesky bereiteten diese Veranstaltung sorgfältig im engen Zusammenwirken mit der Kommission für Wettbewerbe des Präsidiums vor. So reihte sich dieser Wettbewerb würdig in die Aktivitäten der Mitglieder des Verbandes zum 35. Jahrestag der DDR ein. Die Freunde der internationalen Jury fanden sehr gute Bedingungen für ihre verantwortungsvolle Arbeit vor.

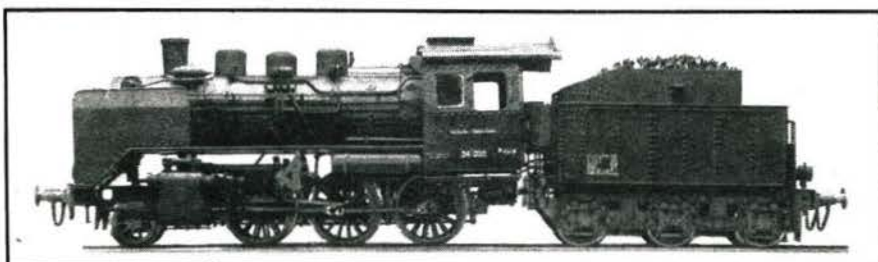
Dem Aufruf des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR zum XXXI. Internationalen Modellbahn-Wettbewerb waren 99 Teilnehmer aus 5 Ländern Europas gefolgt. 111 Modelle wurden zur Bewertung eingesandt. Nach mehrjähriger Unterbrechung waren auch wieder Teilnehmer aus der benachbarten Volksrepublik Polen dabei. Hinzu kamen, wie in jedem Jahr, Modellbauer aus der Tschechoslowakischen Sozialistischen Republik, der Ungarischen Volksrepublik, der Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Demokratischen Republik.

In der Jury arbeiteten Dezider Selecky (ČSSR), Miloš Kratochvil (ČSSR), Waldemar Ney (VRP), Janusz Jarzebski (VRP, Zoltan Razgha (UVR), Dr. Imre Karoly (UVR), Peter Pohl (DDR) und Siegfried Brogsitter (DDR) mit. Vorsitzender war Wolfgang Hanusch.

In 18 Kategorien wurden insgesamt 42 Preise ermittelt, davon waren 8 erste Preise, 3 Sonderpreise, 10 zweite Preise, 18 dritte Preise und 3 Anerkennungspreise. Den größten Umfang nahm, nun schon traditionell, die Kategorie A ein. Interessant ist dennoch, daß die Anzahl der Modelle großer Nenngrößen weiter zugenommen hat. Ein Zeichen für das wachsende Interesse an den Gartenbahnen! Die größte Beteiligung und auch die härtesten Positionskämpfe gab es nach wie vor in der Nenngröße H0. Was auf diesem Gebiet geleistet wurde, verdient höchste Anerkennung. Bei den kleineren Nenngrößen konnte keine Steigerung gegenüber dem Vorjahr festgestellt werden. Hervorzuheben in der Kategorie A ist der VT 137 von den Modellbahnfreunden Heinz und Wolfgang Frey sowie die BR 80 von Hans Eck. Beide Modelle erhielten hier Sonderpreise. Erste Preise errangen hier Jürgen Mattern (BR 59), Ralf Uhlmann (BR 38), Wolfgang Köhler (BR 132), Hans Werler (BR 84), Siegfried Brogsitter (BR 95) und Peter Lohs (BR 75.5).

Auch in der Kategorie B, sonstige schienengebundene Fahrzeuge, wurden wieder vielfältige und gelungene Modelle bewertet. Herausragend hier der von Karl-Ernst Hertam gebaute sächsische Dritter-Klasse-Wagen.

In der Kategorie C (eisenbahntypische Hoch- und Kunstbauten) lagen in diesem Jahr nur neun Einsendungen vor. Im Gegensatz zu früheren Wettbewerben fehlten Spitzenleistungen. Einen ersten Preis errang nur Jens-Uwe Sauerbrey für das Viadukt „Reiser".





Die Vielfältigkeit des diesjährigen Wettbewerbs verdeutlichen beide Fotos. Angaben über die Erbauer und die Bewertung enthält die Tabelle auf Seite 36.
Fotos: J. Albrecht, Oschatz

Erstmals überhaupt nicht vertreten war die Kategorie D, eisenbahntechnische Funktionsmodelle. In der Kategorie E, historische und Vitrinenmodelle, waren nur sechs Einsendungen zu bewerten.

Traditionell wurden alle Wettbewerbsmodelle in einer repräsentativen Modellbahn-Ausstellung, die vom 13. bis 21. Oktober 1984 in Cottbus stattfand, der Öffentlichkeit vorgestellt. Hier hatten am 20. Oktober 1984 auch alle Wettbewerbsteilnehmer aus der DDR im Rahmen eines Erfahrungsaustausches Gelegenheit, die Modelle zu besichtigen und gemeinsam über Probleme des Baues von Modellen zu diskutieren. Am Ende waren sich alle einig: Mit neuen guten Leistungen wollen sie sich am XXXII. Internationalen Modellbahn-Wettbewerb, der 1985 in der ČSSR stattfinden wird, bewerben.

Hnu.

modell bahn **aktuell**

XXXI. Internationaler Modellbahnwettbewerb 1984 in Niesky/DDR

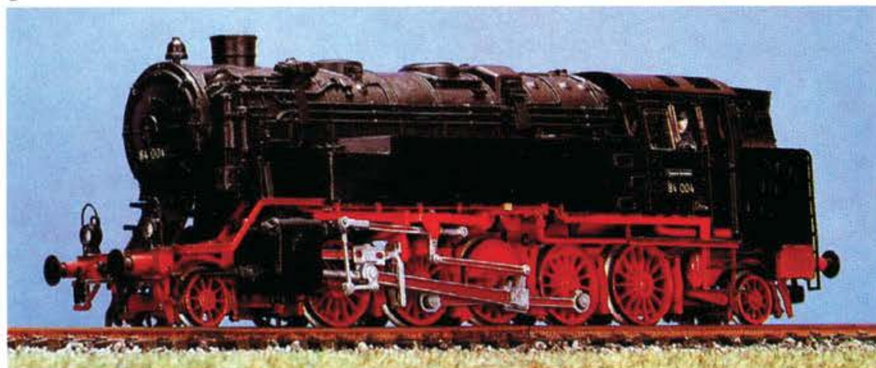
Modellbezeichnung	Einsender	Land	Punkte	Preis
Kategorie A 1/II, I, 0				
MÁV 651 038	Dr. Csatlós, Loránd	UVR	84,5	
„Kállay"	Nagy, István	UVR	79,5	
24 002	Hesse, Rolf	DDR	91,5	2.
T 7	Maruhn, H.-Joachim	DDR	83,75	
01 2057	Lehmann, Peter	DDR	86,5	
Kategorie A 2/II				
VT 137 (M 1:20)	Frey, Heinz u. Wolfgang	DDR	97	Sonderpr.
Kategorie A 3/I				
80 001	Eck, Hans	DDR	96	Sonderpr.
Kategorie A 1/H0				
422.028	Víšek, Miroslav	ČSSR	83,75	
375.029	Dr. Molnár, Alexander	ČSSR	76,75	
T 444.1	Školník, Anton	ČSSR	81,75	
MÁV 651	Fekete, Lajos	UVR	88,25	
MÁV 601	Fekete, Lajos	UVR	89,25	3.
59 014	Mattern, Jürgen	DDR	95,0	1.
E 95 01	Korschunow, W.	DDR	83,5	
E 06 12	Haselbauer, Werner	DDR	85,75	
Kategorie A 1/TT				
38 2471	Uhlmann, Ralf	DDR	93,75	1.
498.104	Ing. Pietrik, Jaroslav	ČSSR	83,25	
T 478.1227	Švehlík, Marian	ČSSR	84,50	
Straßenbahntriebwg.	Ing. Mahel, Ivo	ČSSR	83,25	
Mallet „Pensylvania"	Badowski, Kazimierz	VRP	84,00	
Mallet „Virginian"	Badowski, Kazimierz	VRP	88,50	3.
199 301 (TT$_m$)	Leßner, Hermann	DDR	87,00	
Kategorie A 1/N				
BR 132	Köhler, Wolfgang	DDR	96,25	1.
38 1973	Posselt, Günther	DDR	88,00	3.
475.1	Groll, Vaclav	ČSSR	86,5	
M 131.1	Ing. Berka, Jiří	ČSSR	81,25	
Kategorie A 2/H0				
52 006	Groth; Rändler	DDR	88,75	3.
56 241	Espenhain, Gerald	DDR	88,50	3.
41 105	Schönau, Otwin	DDR	90,25	2.
57 1044	Liebschner, Winfried	DDR	89,25	3.
03 2180	Bernd, Kl.-Dieter	DDR	86,75	
23 1105	Herfen, Olaf	DDR	90,25	2.
84 004	Werler, Hans	DDR	95,00	1.
95 6677	Brogsitter, Siegfried	DDR	94,00	1.
VT 135 552	Wagner, Bernd	DDR	81,25	
Dampfspeicherlok	Badelt, Ulrich	DDR	89,75	3.
19 017	Schaay, Horst	BRD	85,75	
S 499.2002	Víšek, Miroslav	ČSSR	83,00	
EU 07-021 (PKP)	Jerzýnski, Michał	VRP	82,50	
Benzolelektr. Triebwg.	Kohlberg, Horst	DDR	84,50	
434 2184	Jančár, Tomáš	ČSSR	87,25	
T 334.0089	Banko, Jan	ČSSR	83,00	
M 232.1	Koutný, Jan	ČSSR	87,75	3.
414.065	Ing. Vais, Zdeněk	ČSSR	87,25	
Fährlok (0-2-0)	Dobrowolski, Andrzej	VRP	72,75	
Kategorie A 2/H0$_{m u. e}$				
KDM 15 (PKP)	Dobrowolski, Andrzej	VRP	70,50	
99 5912	Lückert, Michael	DDR	86,75	Anerk.
C 50	Potyok, Balázs	UVR	77,75	
Kategorie A 2/TT				
94 2110	Lorenz, Reiner	DDR	78,75	
64 247	Markmann, Andreas	DDR	82,25	
58 2084	Köhler, Guntram	DDR	84,25	
84 001	Rüffer, Frank	DDR	85,25	3.
54 880	Buschan, Roland,	DDR	92,00	2.
E 191 02	Taubner, Günther	DDR	85,25	
BR 64	Hosszú, Lajos	UVR	80,25	
BR 87	Hosszú, Lajos	UVR	79,00	
Ty 42 (PKP)	Rorbach, Jerzy	VRP	85,25	
Ty 45 (PKP)	Rorbach, Jerzy	VRP	86,00	3.

Modellbezeichnung	Einsender	Land	Punkte	Preis
Katogie A 2/N				
23 001	Bulnheim, Manfred	DDR	83,75	
84 005	Brünler, Hermann	DDR	86,75	
74 1230	Brünler, Hermann	DDR	91,75	2.
Kategorie A 3/H0				
38 2079	Schütte, Wolfgang	DDR	88,25	3.
80 012	Schiebold, Steffen	DDR	92,25	2.
75 582	Lohs, Peter	DDR	94,00	1.
VT 135 062	Schulz, Ulrich	DDR	91,00	2.
MÁV 410	Szepezi, József	UVR	83,25	
US-Diesellok GP 40	Fricke, Christian	BRD	83,00	
ST-44 (PKP)	Gorczyński, Boguslaw	VRP	78,75	
Tp 5 (PKP)	Dobrowolski, Andrzej	VRP	77,50	
Kategorie B 1/GB,0				
Bi 24	Schwarz; Meyer	DDR	83,25	
Bi Pr 99	Hoffmann, Herrmann	DDR	94,75	Sonderpr.
Kategorie B 1/H0				
Sächs. 3.-Klassewg.	Hertam, Karl-Ernst	DDR	96,0	1.
Bayer. Personenzug	Demmig, Albert	DDR	89,25	3.
Personenwg. Bi	Prokeš, Otakar	ČSSR	88,25	
Gepäckwg. D6-0510	Kejhar, Martin	ČSSR	89,00	3.
Personenwg. Ci	Ing. Berka, Jiří	ČSSR	88,00	
Kategorie B 1/TT, TT$_m$, N				
Personenwg. ABe	Simbartl, Václav m.	ČSSR	92,50	2.
Güterwg. Ztr.	Banko, Jan	ČSSR	82,25	
Straßenbahnbeiwg.	Ing. Mahel, Ivo	ČSSR	80,25	
Rollwagen	Leßner, Hermann	DDR	87,75	3.
Gepäckwg. DF	Ing. Žahourek, Richard	ČSSR	88,5	3.
EDK 50	Pietsch, Kl.-Dieter	DDR	93,00	2.
Kategorie B 2/H0, H0$_e$				
MÁV Sy	Szentmiklósi, Gábor	UVR	82,25	
Sächs. Personenwg. H0$_e$	Metzner, K.-Heinz	DDR	84,50	
Sächs. KB 970-458	Dr. Uhlemann, Karlheinz	DDR	79,00	
Sächs. KB 4 tr.	Völschow, Hendrik	DDR	80,25	
4achs. Drehschemelw.	Büttner, Gerd	DDR	83,25	
Kategorie B 2/TT, N				
Güterwg. Raj	Simbartl, Václav m.	ČSSR	86,75	3.
Personenwg. Be	Adamec, František	ČSSR	84,25	
Personenwg. Ci	Urban, J.	ČSSR	83,00	
Postwg. Fk	Beran, Jiří st.	ČSSR	84,00	
Hilfszug	Schliebener, Bodo	DDR	85,00	
fahrbares Unterwerk	Linge, René	DDR	75,00	
G-Wagen	Richter, Michael	DDR	84,25	
O-Wagen	Richter, Michael	DDR	80,00	
Kategorie C				
Olomouc m. n.	Nemčanský, Michal	ČSSR	83,50	
Bahnhof Ledečko	Javůrek, Ladislav	ČSSR	83,50	
Stellwerk Holá	Banko, Jan	ČSSR	78,25	
Lokschuppen	Ewald, H.-Joachim	DDR	86,75	3.
Güterboden	Richter, Torsten	DDR	80,75	J.
Stellwerk Effingen	Schulz, Ulrich	DDR	90,75	2.
Bahnhof „Neudorf"	Brogsitter, Christroph	DDR	85,00	J. 3.
EG „Pfefferkuchenwald"	Günther, Uwe	DDR	82,75	
Viadukt „Reiser"	Sauerbrey, Jens-Uwe	DDR	92,50	J. 1.
Kategorie E				
DV 306	Békei, Géza	UVR	87,75	Anerk.
FVV 1065	Rudnay, Béla	UVR	81,00	
MÁV 377	Major Attila	UVR	79,75	
Signalbau im Ätzverf.	Németh, Andor	UVR	83,00	
Motorwechsel	Heinecke, H.-Gerhard	DDR	88,75	Anerk.
475.1140	Chromý, Jan	ČSSR	82,75	

1



2



1 Das H0-Modell der 59 014 erregte beim Internationalen Modellbahnwettbewerb in Niesky besonders großes Aufsehen. Der Erbauer, Jürgen Mattern (DDR), erhielt dafür einen 1. Preis.

2 Ebenfalls einen 1. Preis wurde für die 84 004 (Kategorie A 2/H0) vergeben. Diese Lok entstand in der Werkstatt von Hans Werler (DDR).

3 Siegfried Brogsitter (DDR) ist unter den Modellbauern unseres Landes kein Unbekannter mehr. Zum diesjährigen Internationalen Modellbahnwettbewerb sandte er das Modell der 95 6677. Zur Kategorie A 2/H0 gehörend, entschied sich die Jury ebenfalls für den 1. Preis.

4 Daß Dampfspeicherloks beim Vorbild wieder zunehmend Dienst versehen, ist hinreichend bekannt. Auf Modellbahnanlagen sind sie meist eine Seltenheit. Ulrich Badelt (DDR) baute dieses H0-Modell (ebenfalls Kategorie A 2) und erhielt dafür einen 3. Preis.

5 Die H0-Lok 80 012 gehört Steffen Schiebold (DDR). Das Modell wurde in die Kategorie A 3 bewertet. Die Jury entschied sich für einen 2. Preis.

6 Roland Buschan (DDR) baute in der Nenngröße TT (Kategorie A 2) diesen Lokveteranen. Das exakt detaillierte Modell erhielt einen 2. Preis.

7 Leider gibt es nur sehr wenige Modelleisenbahner, die Fahrzeuge in der Nenngröße N selbst herstellen. Einer von ihnen ist Wolfgang Köhler (DDR). Für die Lok der BR 132 (Kategorie A 1) bekam er einen 1. Preis.

Fotos: W. u. J. Albrecht, Oschatz

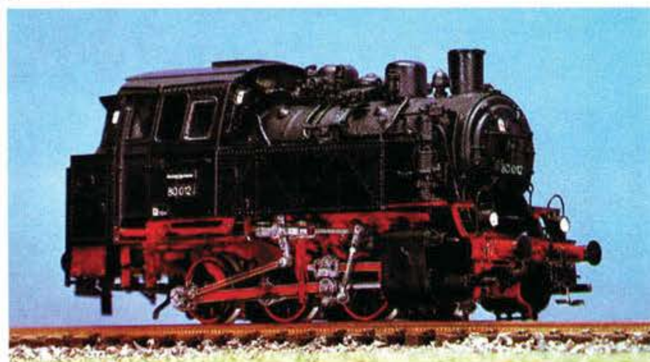
3



4



5



6



7



Während des XXXI. Internationalen Modellbahnwettbewerbs erhielt Hans-Gerhard Reinert für dieses Diorama einen Anerkennungspreis. Mehr über diese Veranstaltung erfahren Sie in dieser Ausgabe.

Foto: W. Albrecht, Oschatz

